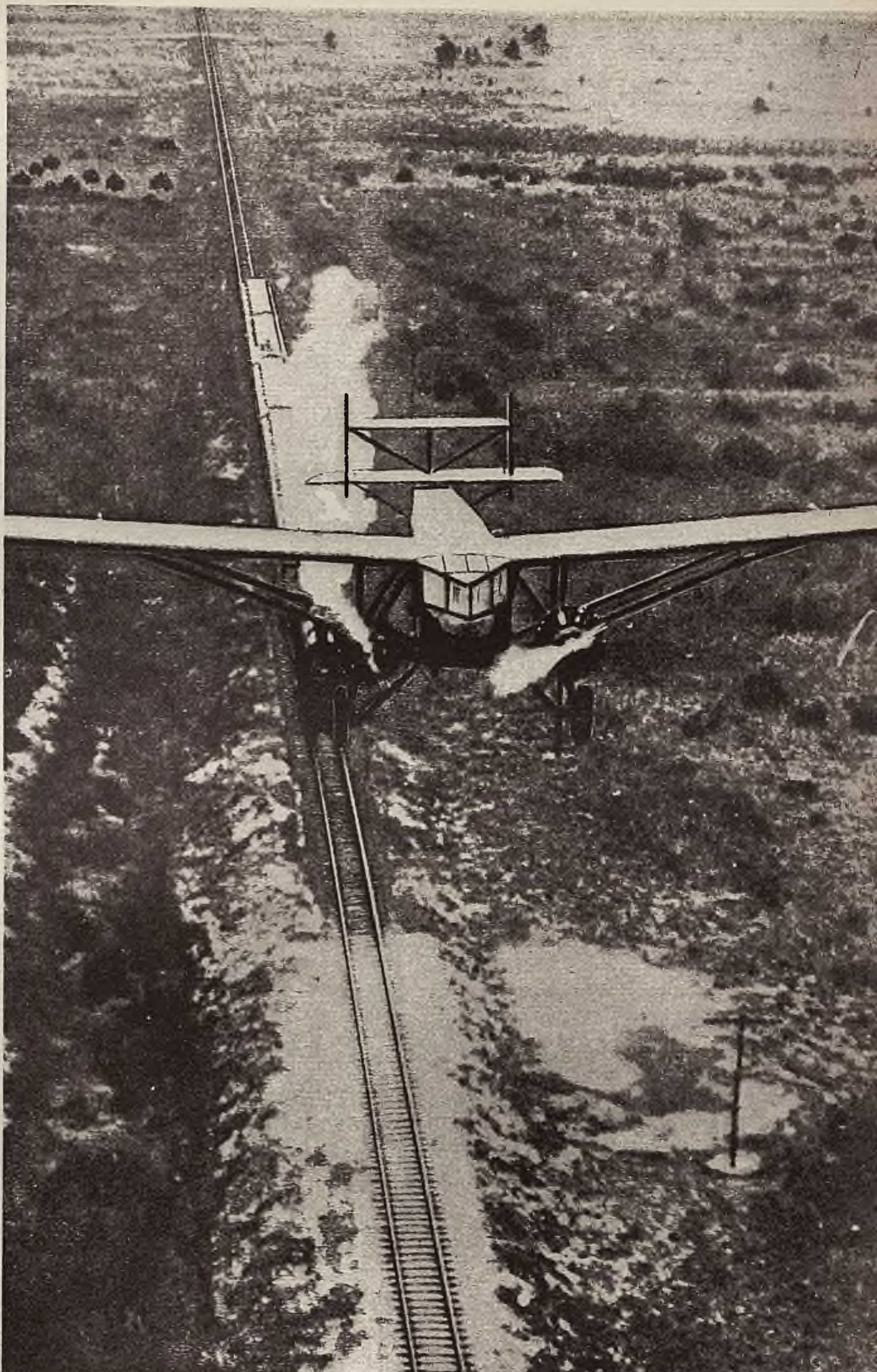




ORGAN OFICJALNY L.O.P.P. i A.R.P.

LOT POLSKI

NR. 7 KWIECIEŃ 1931 R. CENA ZŁ. 1.

Wydawnictwa Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej

LOT POLSKI

ORGAN OFICJ. L.O.P.P. I AEROKLUBU R. P.

DWUTYGODNIK POŚWIĘCONY LOTNICTWU ORAZ ZAGADNIENIOM OBRONY POWIETRZNEJ I CHEMICZNO-GAZOWEJ

WYDAWNICTWA ROK IX

Redaktor: **Jerzy Witkowski.**

Założyciel pisma: January Grzędziński

Prenumerata: w kraju: Rocznie 18 zł. —, półrocznie 9 zł. —, kwartalnie 4.50 zł.; Nr. pojed. 1 zł.
Abonnement: zagranicą: „ 18 fr. szw. „ 9 fr. szw. „ 4.50 fr. szw. „ 1 fr.

Zmiana adresu — 0,50 gr.

Ogłoszenia: zewnętrzna strona okładki 600 zł., wewnętrzne strony okładki: 1/1 — 500 zł., 1/2 — 270 zł.; przed tekstem 1/1 — 350 zł., 1/2 — 200 zł., 1/4 — 125 zł.; poza tekstem: 1/1 — 280 zł., 1/2 — 150 zł., 1/4 — 85 zł., 1/8 — 50 zł. 1/16 30 zł., wkładka kolorowa w tekście 500 zł.; strona artykułu informacyjno-reklamowego 600 zł.

Adres Redakcji i Administracji: **Warszawa, Długa 50, II piętro.** Telefon: red. i adm. 311-48.

Konto czekowe P. K. O. Nr. 7860.

Redaktor przyjmuje codziennie od 11½ do 12½.

Reprezentacje:

W KRAJU: **Włocławek:** L. Makowski. Centralne Biuro Dzienników i Ogłoszeń, ul. Kościuszki 1, tel. 195. **Katowice:** „Hermes" Międzynarodowe Biuro Reklam i Wydawnictw, Kościuszki 33.

ZAGRANICĄ: **Francja:** p. E. de Gavardie, Paris XVI, Rue Nicolo 65bis. — **Niemcy:** p. A. Schulhof, Berlin W. 15, Pfalzburgerstr. 83. — **Włochy:** Comp. Nazionale Aeronautica, Roma, Galleria di Piazza Colonna.

POLSKIE LINJE LOTNICZE „LOT“

Rozkład Lotów

Ważny od 1 kwietnia do 15 września 1931.

Czas środkowo-Europejski.

Samoloty kursują codziennie z wyjątkiem niedziel.

Połączenia lotnicze:	Godzina odlotu i przylotu		KIERUNEK		Godzina przylotu i odlotu	Połączenia lotnicze:
	15.50	o	Warszawa	p.	10.10	z miastami: Bydgoszcz, Katowice, Kraków, Poznań, Gdańsk, Brno, Wien
	18.00	p.	Poznań	o.	8.00	
	15.30	o.	Warszawa	p.	9.50	
	17.20	p.	Bydgoszcz	o.	8.00	
	15.40	o.	Warszawa	p.	10.20	
	18.00	p.	Gdańsk (Danzig)	o.	8.00	
	16.00	o.	Warszawa	p.	9 30	
	18.00	p.	Katowice	o.	7.30	
z miastami Brno, Wien	10.40	o.	Warszawa	p.	15.00	z miastami: Bydgoszcz, Katowice, Poznań, Gdańsk
	12.30	p.	Kraków	o.	13.10	
	* 13.00	o	Kraków	p.	** 12.30	
	13 40	p.	Katowice	o.	11.50	
	8.00	o.	Warszawa	p.	15.20	
	10.30	p.	Lwów	o.	12.50	

Połączenia lotnicze	Godzina odlotu i przylotu *	Godzina odlotu i przylotu **		KIERUNEK		Godzina odlotu i przylotu *	Godzina odlotu i przylotu **	Połączenia lotnicze
Katowice-Wien połączenie codzienne z wyjątkiem niedziel	10.40		o.	WARSZAWA	p.	15 00		Wien-Katowice połączenie codzienne z wyjątkiem niedziel
	12.30		p.	Kraków	o.	13.10		
	13.00	13.00	o.	Kraków	p.	12.20	12.30	
	13.40		p.	Katowice	o.		11.50	
	14.10		o.	Katowice	p.		11.20	
	15.55		p.	Brno	o.		9.35	
	16.10		o.	Brno	p.		9.20	
	17.10	15.50	p.	WIEN	o.	9.40	8.20	
	8.00		o.	WARSZAWA	p.	15.20		z miastami: Bydgoszcz, Katowice, Poznań, Gdańsk
	10.30		p.	Lwów	o.	12.50		
	11.00		o.	Lwów	p.		12.20	
	12 30		p.	Cernauti *	o.		10.50	
	13 00		o.	Cernauti *	p.		10.20	
	15.40		p.	Galati	o.		7.40	
	16 00		o.	Galati	p.		7.20	
	17.20		p.	BUCURESTI	o.		6.00	

OBJAŚNIENIE ZNAKÓW

[*] samoloty kursują tylko: w poniedziałki, środy, piątki,

[**] samoloty „ „ we wtorki, czwartki, soboty,

o. odlot,

p. przylot,

* lądowanie w Cernauti dopiero po otwarciu tam lotniska.

SKRZYDLATA POLSKA

DAWNIEJ MŁODY LOTNIK

MIESIĘCZNIK LOTNICZY L.O.P.P. POŚWIĘCONY GŁÓWNIE LOTNICTWU SPORTOWEMU I TURYSTYCE POWIETRZ.

ORGAN KLUBÓW LOTNICZYCH powstały z połączenia **MŁODEGO LOTNIKA I PILOTA**

Redaktor: **Jerzy Osiński**

Wydawnictwa rok ósmy (drugi po zmianie tytułu).

Adres Redakcji i Administracji: **WARSZAWA, CHMIELNA 27 m. 7.** Tel. 654-75. Konto P. K. O. 95-11.

Warunki prenumeraty: W kraju rocznie — 10 zł., półrocznie — 5 zł. 50 gr., kwartalnie — 3 zł. **Numer pojed. 1 zł.**
Zagranicą: rocznie — 8 fr. szw., półrocznie 4 fr. szw. **Ceny ogłoszeń:** 1 str.—300 zł., $^1/_2$ str.—180 zł., $^1/_4$ str. — 100 zł., $^1/_8$ str.—70 zł.

Wydanie wykwintne, bogato ilustrowane. — 32-40 stron treści. — Wszechstronna i obszerna kronika krajowa. — Biuletyny wszystkich klubów lotniczych.

LOT POLSKI

ORGAN·LIGI·OBRONY·POWIETRZNEJ·I·PRZECIWGAZOWEJ
ORAZ·AEROKLUBU·RZECZYPOSPOLITEJ·POLSKIEJ·

ROK IX. — Nr. 7 (94). DWUTYGODNIK. KWIECIEŃ 1931.



WACŁAW SOBOL.

Szlakiem powietrznym do Estonji.

Wysiłek L. O. P. P., która przy ustawicznem narastaniu nowych terenów pracy, strzec musi swych głównych celów, — mimo silnego przeciążenia centrali, jaką jest Zarząd Główny, idzie jednak w kierunku obejmowania zagadnień, których podjęcie, choć nie stało się palącą jeszcze koniecznością, dopełnia jednakże logicznie łańcucha prac już dokonanych.

Jako typowy przykład tego stanowiska L.O.P.P. służyć może zorganizowanie lotu do Estonji, w którym tak przemysł lotniczy polski, jak i lotnictwo sportowe, miały okazję zaprezentować się zagranicy, przyczem pobiegło to torem specjalnych interesów, jakie ugruntowane na obopólnej sympatji wiążą nas z bałtycką północą.

Nierzadkie nawet w kołach przemysłowych głosy powątpiewania w pomyślne wyniki zamierzonej wyprawy nie wpłynęły ani na postanowienie Zarządu Głównego L. O. P. P., ani na umniejszenie optymizmu prezesa Aeroklubu Warszawskiego, D-ra Halewskiego, organizującego ekipę pod barwami swego klubu.

Do startu lotu wyznaczonego na ranne godziny 4-go marca ekipa nasza stanęła w komplecie. Zacząć musimy tutaj od maszyn, które posiadać miały w tym locie swój większy niż zazwyczaj udział. Stanęło ich na starcie cztery. A więc, znane konstrukcje Sekcji Lotniczej stud. Pol. Warsz, — RWD-4 z silnikiem Cirrus Hermes 85 KM i RWD-2 z silnikiem Salmson 40 KM, oraz reprezentacja dwu wielkich wytwórni — R XIV, Zakładów Mechanicznych Plage i Laśkiewicz w Lublinie i PWS 12 bis, Podlaskiej Wytwórni Samolotów w Białej; obie maszyny z silnikami Wright 220 KM produkcji Polskich Zakładów Skody.

Obsady stanowią: PWS 12 — mjr. Długoszowski, R XIV — pilot Szulczewski, z mechanikami. Kapitanowi Halewskiemu, pilotującemu RWD 4, towarzyszy poseł Rudowski, jeden z nielicznych latających członków naszego parlamentu. Porucznik Żwirko leci „solo" na RWD-dwójce.

Zimno w Warszawie — a gdzie Wilno! Tam, wiadomo, zima się dopiero zaczyna. Maszyny startujące w Warszawie na kołach, lądowały na Porubanku w zaspach śniegu. Do dalszego lotu wystartowano po zamianie kół na płozy, w dniu 7 marca.

Kurs najpierw do bramy wlotowej na Dźwińsk, po linji kolejowej, wzdłuż granicy litewskiej, później zakręt pod kątem niemal prostym, ku północy, lewem pobrzeżem Dźwiny, na Rygę.

Pogoda na odcinku Wilno — Dynaburg zła. Niskie chmury, mgła, śnieżyce. Ale przedewszystkiem mróz, stałe i potężniejące z każdym przelecianym ku Tallinowi kilometrem zjawisko na całej trasie. 22^0 R. to nie żarty.

Lotnicy nasi lądowali w Rydze nawpół skostniali z zimna. Złośliwi opowiadają, że to właśnie widok zziębniętych Polaków natchnął któregoś z sympatycznych gospodarzy, słowami, któremi u nas witaćby należało np. Italczyków. Określenie „słoneczna Polska" (autentyczne!) było niewątpliwie pełną uprzejmości przesadą, pozwalającą jednak na uwagę, że uprzejmość u naszych północnych sąsiadów jest zjawiskiem niepomiernie częstszem, niż u nas słońce. Od pierwszej chwili wywiązała się miła atmosfera między naszymi, a lotnikami łotewskimi, przybyłymi na lotnisko wespół z posłem Arciszewskim i attaché wojskowym pułkownikiem Kara. Zresztą błyskające na wielu czarnych mundurach łotewskich pamiątki wojskowych wizyt, nasze znaki lotnicze, ułatwiają to znakomicie. Nie brak wśród Łotyszów i takich, którzy, jak np. dowódca szkoły pułkownik Indans byli dwukrotnie w Polsce.

Lotnisko, położone na prawym od miasta brzegu Dźwiny kompletnie zasypane śniegiem, zaledwie pozwala rozróżnić kształty kilku równolegle ustawionych betonowych hangarów. Prace Klubu Łotewskiego któremu prezyduje Wiceprezydent Rygi pan Sudmals, wskazują, że wystarczy posiadać 4 nadające się do lotu płatowce, aby na niwie sportu lolniczego rozwinąć pełną zapału akcję. Jest to faza rozwoju, którą moglibyśmy porównać np. do początkowego okresu Caudron'a w rozwoju naszego sportu lotniczego.

Następnego dnia o godzinie 11,15 nasi startują do Tallina, właściwego celu lotu.

Etap Ryga — Tallin dzieli się na dwa odcinki, z których pierwszy Ryga — Parmii wykreśla linja brzegowa morska, drugi Parmii — Tallin zmusza do lotu na busolę.

Widoczność na całej trasie niezła. Po 2 godz. 15 min. lotu lotnicy nasi lądowali na lotnisku tallińskiem położonem daleko od miasta.

Powitanie naszych lotników miało charakter bardzo uroczysty. Brali w niem udział poza posłem naszym Libickim i attaché kpt. Kwiecińskim, estońskim vice-ministrem komunikacji Jüngensohnem, prezes T-wa Lotniczego minister Köster, szef sztabu generalnego, generał Törvand, generalicja, lotnicy estońscy i liczna publiczność.

Wypróbowana i odwzajemniona sympatja estońska do Polski znalazła swój pełny wyraz w niezwykłej gościnności, jaką otaczano naszych lotników podczas całego pobytu. Przy szeregu wydawanych bankietów i konieczności złożenia oficjalnych, owianych serdecznością wizyt — trzeba było mocno liczyć się z czasem by wykroić go odrobinę na pokazy sprawności naszych maszyn. Pokaz ten odbył się w dniu 10 marca przed licznem zgromadzeniem fachowców i zainteresowanych. Akrobacje naszych pilotów, dokonywane na małej wysokości, a zwłaszcza brawurowe popisy Żwirki na RWD 2, wzbudziły wielki podziw Estończyków. Podobne loty Estończyków, technicznie poprawne odbywały się na znaczniejszej wysokości.

RWD 2 była wyróżniana specjalnem zainteresowaniem ze szkodą maszyn fabrycznych. Tłomaczymy to z jednej strony sportowemi ambicjami estońskiemi, z drugiej zaś faktem pozostawania Estonji w orbicie sugestyj angielskich, tradycyjnie, zwłaszcza w lotnictwie podtrzymywanych. W tych warunkach, oczywista, zainteresowanie obcym przemysłem lotniczym maleje.

Używane w lotnictwie angielskiem maszyny, to Buldog, Bristol, de Havilland, jeszcze Potez 25 Jupiter. Lotnicy nasi podkreślają systematyczność i dobrą organizację, jakie cechują urządzenia i prace estońskie. Nie należy przeto wątpić, że tak utworzenie lotnictwa sportowego, jak i zorganizowanie instytucji podobnej naszej L O. P. P. powiedzie się całkowicie.

Podczas pobytu lotników polskich w Tallinie, specjalny delegat Zarządu Głównego L.O.P.P., inżynier Kawecki, przygotował grunt do rozmowy na temat współpracy lotniczej sportowej, jak i organizacyj społecznych obu krajów, mających na celu rozwijanie lotnictwa.

W rozmowach tych prowadzonych, nie trzeba zaznaczać, w atmosferze obopólnej sympatji wykryto wiele istotnych możliwości realnego współdziałania.

12 marca nastąpił odlot z wizytą do Rygi; lotnicy nasi bowiem otrzymali w międzyczasie zaproszenie do Łotwy. Wystartowano w trójkę, gdyż Szulczewski naskutek defektu silnika musiał pozostać w Tallinie. Pozwoliło mu to zaprezentować należycie swą klasę akrobacji.

Mimo przeszkód ekipa szczęśliwie dobija do Rygi. Dwa przymusowe lądowania nie mają tu zasadniczego znaczenia. Porucznik Żwirko bowiem ląduje tuż przy Rydze, mjr. Długoszowski zaś naskutek trudnej orjentacji, musiał lądować od niej o 30 km dla rozeznania terenu. Lotnictwo łotewskie w dalszym ciągu podejmowało serdecznie przybyłych Cenić to trzeba tembardziej, jeśli się zważy, że w armji łotewskiej ogniskują się najtęższe i najcenniejsze siły narodu łotewskiego.

14-go start do Wilna. Kapitan Halewski ląduje przymusowo w Podbrodziu koło Wilna, skąd po usunięciu drobnych uszkodzeń startuje dalej. Do Warszawy udaje się dwie maszyny t. j, mjra Długoszowskiego i por. Żwirki. Z kołami, które trzeba z uwagi na brak śniegu na lotnisku w Warszawie zamienić na płozy, znowu kłopot. Startować na kołach nie pozwala wileński śnieg.

Zawsze pomysłowy porucznik Żwirko, radzi sobie startując na płozach i po wylądowaniu na najbliższej skorupie lodu zamienia je na koła. Majorowi Długoszowskiemu ułatwiono nazajutrz start przez ubicie śniegu na pewnej przestrzeni lotniska.

R. ADAMOWICZ.

Szybownictwo na szerokim świecie.

W poprzednim numerze „Lotu Polskiego" usiłowałem zwrócić uwagę Czytelników na znaczenie szybownictwa oraz na konieczność jego rozwoju i jaknajwiększej popularyzacji u nas.

Obecnie pragnę przedstawić w głównych zarysach stan jego zagranicą.

Pierwsze lata ubiegłego dziesięciolecia zaznaczyły się, w życiu lotniczem wielu państw, zainteresowaniem dla szybownictwa.

Loty szybowcowe we Francji rozpoczęto uprawiać w latach 1921, 22 i 23 w terenach pod Vouville, Combegrasse i Biskrą.

W Anglji w latach 1922 i 23 pod Itford Hill.

Italja organizowała swe pierwsze loty szybowcowe w roku 1923 i 24 w terenach pod Assiago.

W latach 1922 i 23 odbyły się również loty w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej, w Rosji Sowieckiej nieco wcześniej

W Niemczech loty bezsilnikowe rozpoczęto w roku 1920.

W tych samych latach rozpoczynano loty szybowcowe w szeregu innych państw.

Wszędzie jednak — poza Niemcami — po paru latach uprawiania tego pięknego sportu, nastąpiły przerwy w działalności stowarzyszeń i organizacyj, podczas gdy w Niemczech pracowano bez przerwy tak w kierunku praktycznego uprawiania szybownictwa jakoteż w kierunku technicznego i naukowego wykorzystywania corocznych zdobyczy na niwie szybowcowej.

Ta systematyczna i prowadzona konsekwentnie praca dała takie rezultaty, że w roku ubiegłym, który nazwać można rokiem renesansu szybownictwa — znalazły się Niemcy na przodującem miejscu, nie mając równego sobie konkurenta.

Inne państwa, chcąc stanąć na odpowiednim poziomie w dziedzinie szybownictwa, były zmuszone do znacznie bardziej intensywnej niż poprzednio pracy i do wzorowania się w wielu wypadkach na niemieckiem szybownictwie.

Stany Zjednoczone i Anglja sprowadzały sobie instruktorów niemieckich.

Francja, Włochy, Belgja, Holandja i t. d. wysyłały do Niemiec pilotów szybowcowych celem szkolenia się w swym fachu i zapoznawania się z organizacją, która dała takie rezultaty.

Ilość członków licznych niemieckich związków szybowcowych dochodzi obecnie do 10 000 ludzi, z czego około 1.500 posiada licencje szybowcowych pilotów „Röhn Rossiten Gesellschaft" utrzymuje oprócz dwu szkół szybowcowych w Rölm i Wasserkuppe, które są centrami już nie szkolenia się lecz doskonalenia się w szybownictwie, specjalny Instytut badawczy w Frankfurcie nad Menem.

Dyrektor Instytutu ma do pomocy specjalny komitet doradczy, radę naukową i wydział administracyjny. Istytut jest podzielony na następujące działy: techniczno-lotniczy, aerodynamiczny, meteorologiczny i pomiarów prądów powietrznych, naukową stację lotniczą oraz warsztaty.

Większych szybowisk posiadają Niemcy 25, szkół szybowcowych 7. Szkoły te — poza dwoma wymienionemi — są w: Dörnberg K. Kassel, Grunau K. Hirschberg, Hirzenheim, Schwarzenberg i w Wangen.

W roku ubiegłym pod wpływem dużego zainteresowania gości zagranicznych szybownictwem niemieckiem, została powołana do życia „Internationale Studien-Komission für den Motorlosen Flug".



W przestworzach.

Podkreślić również należy fakt, że nauczyciele przyrody i matematyki oraz geografji w szkołach niemieckich, przy każdej nadarzającej się sposobności, dostosowują pewne części swych wykładów do celów popularyzacji szybownictwa wśród młodzieży.

Z tych słów paru o organizacji szybownictwa w Niemczech widać, jak stworzono tam z tej dziedziny lotnictwa już dziś — dziedzinę realnej pracy i zainteresowań społeczeństwa od uczonego począwszy a na sztubaku skończywszy.

We Francji rezultaty pierwszych lat uprawiania szybownictwa były doskonałe. Wyczyny biły nawet rekordy niemieckie! jednakże potem szybownictwo we Francji zamarło.

W roku 1928 odbyły się zawody szybowcowe pod Vouville, co było hasłem do rozpoczęcia ponownie intensywnej pracy w szybownictwie.

W tymże roku specjalna komisja francuska z ramienia Ligi propagandy lotnictwa odbyła studja w Röhn, nawiązała kontakt z szybownictwem niemieckiem, a w roku 1930 stworzono organizację pod nazwą „Avia", której zadaniem jest badanie naukowe i techniczne lotów bezsilnikowych, ich propaganda i pomoc w uprawianiu szybownictwa.

Działalność Avji w ciągu ubiegłego roku dała rezultaty poważne. Stworzono na terenie Francji przeszło 50 związków szybowcowych, dając im oprócz instrukcyj teoretycznych — plany budowy szybowców i wybierając tereny odpowiednie na szybowiska.

Jednym z filarów Avji jest dawniej już istniejący związek szybowcowy słuchaczy uniwersytetu paryskiego, który wszedł w skład Avji. W zorganizowanych w jesieni roku 1930 zawodach szybowcowych koło Sens, brało udział 13 klubów szybowcowych. Pierwsza szkoła szybowcowa imienia Lilienthala powstała we Francji w jesieni roku ubiegłego koło Tuluzy.

W roku ubiegłym położono we Francji fundamenty zapewniające racjonalny i szybki rozwój szybownictwa.

Angielskie szybownictwo — podobnie jak francuskie od roku 22 — 23 — nie dawało o sobie słyszeć do roku 1929. W roku tym ukonstytuował się Brytyjski Związek Szybowcowy, który sprowadził z Niemiec instruktorów lotów szybowych i fachowców z „Röhn - Rossiten - Gesellschaft".

W ciągu pięciu miesięcy działalności Brytyjskiego Związku Szybowcowego powstało 72 kluby szybowcowe, które weszły do wymienionego związku.

Fachowa prasa lotnicza angielska, jakoteż codzienna, poświęca obecnie dużo miejsca sprawom szybownictwa, nie mówiąc o tem, że istnieje już organ specjalny p. n. "The Saiplan und Glider".

Szybowce sprowadzone z Niemiec są coraz częściej zastępowane maszynami własnej konstrukcji i wyrobu angielskiego, do czego stanęło już 6 fabryk, widząc w tem interes handlowy.

Popularność i szybki rozwój szybownictwa w Anglji jest zrozumiały — jeśli się weźmie pod uwagę zamiłowanie Anglika do sportu i charakter sportu szybowcowego.

Poważny procent zagranicznych elewów w niemieckich szkołach szybowcowych, stanowili w roku 30 Anglicy.

W roku 1930 powstały również stowarzyszenia i związki szybowcowe w Belgii, Holandji, Austrji, Hiszpanji, Danji, Szwecji, Węgrzech, Czechosłowacji, Jugosławji i Szwajcarji. Przedstawiciele szybownictwa tych państw w wielu wypadkach czerpią również wiedzę szybowcową u źródeł niemieckich.

We Włoszech, po niezbyt udanych zawodach pod Assiago w r. 1924, opiekę

nad szybownictwem objął rząd. W Paulo nel Frignano powstała pierwsza włoska szkoła szybowcowa. Drugą szkołę zorganizowano pod Genuą. Akcja popularyzacji szybownictwa została rozpoczętą ponownie w roku ubiegłym, przy udziale władz wojskowych i organizacji faszystowskiej młodzieży.

Informacje o szybownictwie w Rosji Sowieckiej są dość trudne do skontrolowania. Faktem jest jednak, że odpowiednie organizacje zajmują się usilnie rozwojem tego sportu.

Faktem jest również, że już w roku 1925 w zawodach w Rölm brała udział sowiecka ekipa z 6 szybowcami własnej konstrukcji i że zawodnicy niemieccy z uznaniem wypowiadali się o pokonanych partnerach.

W przeszłorocznych zawodach szybowcowych na Krymie brało podobno udział 200 sowieckich pilotów szybowcowych.

Biorąc pod uwagę ścisłą współpracę niemiecko-rosyjską na polu lotnictwa, nie należy wątpić, że rosyjskie szybownictwo nie cierpi na brak dobrych instruktorów i doradców.

Aktywny okres życia szybownictwa w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej datuje się od paromiesięcznego pobytu w roku 1928 licznej i dobrze dolarami opłacanej ekspedycji niemieckiej. Teren nadający się do lotów bezsilnikowych pierwszy znaleziono koło Bostonu.

Loty niemieckich instruktorów — tak samo jak w Anglji — obudziły zamiłowanie i ambicję „Jankesów" do tego sportu.

W ciągu dwu lat powstało kilkadziesiąt klubów szybowcowych i wiele szkół. W 1929 — osiem fabryk zajmuje się już produkcją szybowców. Oprócz zapału — może liczyć szybownictwo w Stanach na dwu sprzymierzeńców: modę i dolary. Lotnictwo jest modne a stosowanie się do mody wymaga środków finansowych, których zapewne nie zabraknie.

Z powyższych informacyj widać, że szybownictwo będąc równocześnie — jeśli się zastosuje teorję względności — dziedziną najstarszą i najmłodszą lotnictwa, rozkwita w całej pełni na całym świecie.

OSTATNI ETAP

Lotnictwo polskie poniosło bolesną stratę. Na posterunku, w znaczeniu najbardziej ścisłem, gdy odnosi się do człowieka, który będąc konstruktorem i pilotem, ginie przy sterze stworzonej przez siebie maszyny — zeszedł z tego świata inżynier Zygmunt Puławski.

Niechaj słowa, które tu padną, słowa pożegnania, nie będą rozumiane, jako wynik błędnie rozwiniętej zasady „de mortuis nihil quam bene" — (niechaj nie sądzi ich nikt) jako wyraz powszechnie a tak powierzchownie odczuwanego obowiązku świadczenia tym, którzy odchodzą.

Istotny, bo na wielkim dorobku lotniczym oparty, obowiązek wyprzedza tu u nas pragnienie wypowiedzenia tych silnych uczuć, które owładają naszemi sercami zawsze, ilekroć dobiegnie nas wieść o nowej luce w lotniczych szeregach. Wierzymy, że właśnie to jest zgodne z surowymi zwyczajami rodziny lotniczej. Czyżbyśmy mogli wspominać Puławskiego, pierwej jako oficera, pilota-sportowca, jako kolegę? — a nie zaczynać od Puławskiego-konstruktora?

Azaliż wolno nam, na chwilę choćby, rozdzielić nazwisko Zmarłego od dzieła, którego w tak młodym wieku dokonać zdołał, którem wyznaczył nowy etap, nowe drogi twórczej myśli polskiej!

Niewiele lat minęło od chwili opuszczenia progów Politechniki Warszawskiej, gdy po odbyciu praktyki we francuskich zakładach lotniczych, przechodzi do Państwowych Zakładów Lotniczych. Tu wielkie zdolności młodego inżyniera zostają należycie ocenione. Otrzymuje samodzielne zagadnienie rozwiązania konstrukcji płatowca myśliwskiego.

Tu Puławski się skupia i po dwu latach rzuca w naszą szarą jeszcze wówczas rzeczywistość lotniczą błyskawicę swej myśli — P. 1!

P. 1, pierwszy polski płatowiec pościgowy, gruntuje imię naszych wysiłków lotniczych w świecie, znaczy zaszczytnie nasze miejsce w Salonie Lotniczym, budzi najlepsze nadzieje.

Sprowadzić siebie całego, w 29 roku życia do brzmienia tego krótkiego, a jakże wielkiego symbolu P — oto cała treść postaci Puławskiego.

Wiązać odczucie znaczenia swych sukcesów z miłym, pełnym naturalności i szczerości uczuciem do młodszych nawet kolegów, przy wytężonej, odpowiedzialnej pracy nie zatracić nic z młodzieńczej radości życia, — oto tak rzadko zbieżne cechy wyróżniały Puławskiego

*

Twarde postanowienia, z żelaznym uporem w czyn wprowadzane... z uśmiechem, zapamiętałość w opanowywaniu materji, charakterystyczna przy wielkim temperamencie i dzielności fizycznej — i górujący nad tem wszystkiem wieczny, wieczny głód powietrza — dopełniają portretu tej tak jeszcze młodej a wybitnej, tak interesującej i tak wiele jeszcze obiecującej - a już niestety odeszłej jednostki.

*

Puławski był wielkim konstruktorem, ale także był dobrym i zamiłowanym pilotem.

Tylko tak pełne, tak szerokie związanie się z lotnictwem mogło odpowiadać jego bogatej naturze.

*

Puławskiego jako kolegi nie zapomni rodzina lotnicza; Puławskiego, jako konstruktora — zapomnieć nie będzie mogła Polska.

Ten długi łańcuch P, począwszy od pierwszego poprzez P jedenaste i inne konstrukcje, aż do tragicznej amfibji — ten wielki dorobek lotniczy buduje Mu w Ojczyźnie pomnik, ku któremu niejednokrotnie będziemy zwracali swe oczy.

*

Tak jak słusznem było czasu wojny stawianie bohaterskiego żołnierza powietrza Guynemera młodzieży francuskiej za przykład służby dla ojczyzny — tak oczywistem jest, że Puławski pozostanie żywym drogowskazem dla młodzieży polskiej, w niestrudzonem budowaniu rozumniejącej przyszłość swojej Ojczyzny.

Bo On, choć w zaraniu życia odszedł, „dziś Ojczyźnie jest niczem nie dłużny".

JERZY OSIŃSKI.

Polskie lotnictwo sportowe w roku 1930.

W ostatnich dwóch latach dał się zauważyć bardzo intensywny rozwój polskiego lotnictwa sportowego. Jeszcze trzy lata temu po za wojskiem nikt w Polsce sportu lotniczego nie uprawiał. Obecnie mamy sieć dobrze zorganizowanych klubów lotniczych, których wyniki pracy mogą się mierzyć z temi, jakie osiągnęły zagranicą stowarzyszenia o wiele starsze, w społeczeństwach znacznie bogatszych.

Mimo, iż środki, jakiemi lotnictwo sportowe rozporządzało w roku 1930, były bardzo szczupłe i, w porównaniu z r. 1929 (jeśli się uwzględni wzrost potrzeb) — zmniejszone, działalność roku ubiegłego przewyższyła znowu bardzo znacznie owoce roku poprzedniego. Zilustruje to nam najlepiej poniższe zestawienie głównych danych, dotyczących działalności klubów w latach 1928 — 1930.

	1928	1929	1930
Liczba członków	440	879	989
„ czł.-pilotów	25	143	256
Ilość samolotów w użyciu .	22	56	81
„ godzin lotu	529	3.278	4.585
„ km. przebytych na raidach i w lotach turyst.	5 tys.	48 tys.	193 tys.
Ilość wyszkolonych pilotów	9	92	55

Jak widzimy, lotnictwo sportowe doznało rozwoju w każdej dziedzinie. Jedynie ilość wyszkolonych spadła. Stało się to wskutek odjęcia klubom pomocy na szkolenie i stworzenia specjalnego ośrodka (jednego zamiast dotąd 8 kursów przy klubach), t. j. Centrum P. W. L. w Łodzi. Bardzo natomiast wzrosły dwie pozycje: ilość członków pilotów oraz ilość kilometrów przebytych w lotach turystycznych. Pierwsza świadczy o wzroście powagi klubów. Wstępują do nich coraz liczniej starzy piloci wojskowi. Druga mówi nam, że rozwój klubów posuwa się po właściwej drodze. Sport i turystyka powietrzna są to bowiem dwa główne cele, dla których kluby lotnicze istnieją.

Nie chcąc jednak przedłużać artykułu, którego ramy zostały nam ściśle zakreślone, przejdziemy do podania suchych faktów z działalności roku 1930. Sądzimy, że Czytelnikom naszej prasy fachowej nie trzeba niżej podanych cyfr wyjaśniać. Wszyscy mamy w pamięci poszczególne zdarzenia. Toteż zawsze będziemy mieć w niniejszym artykule na uwadze *podsumowanie* całości, a nie omawianie poszczególnych kwestyj.

Organizacja

W roku 1930 sport lotniczy w Polsce uprawiał Aeroklub Rzeczypospolitej oraz następujące kluby dzielnicowe, wzgl. wojewódzkie:

Warszawa. Aeroklub Akademicki w Warszawie i Stołeczny Klub Lotniczy;
Kraków. Aeroklub Akademicki w Krakowie;
Lwów. Aeroklub Akademicki we Lwowie;
Poznań. Aeroklub Akademicki w Poznaniu i Wielkopolski Klub Lotników;
Katowice. Śląski Klub Lotniczy;
Wilno. Aeroklub Akademicki w Wilnie;
Lublin. Lubelski Klub Lotniczy;
Łódź. Łódzki Klub Lotniczy;
Biała Podlaska. Klub Lotniczy Podlaskiej Wytwórni Samolotów.

Poza wymienionemi, egzystował polski klub lotniczy na terenie Wolnego Miasta Gdańska, mianowicie Aeroklub Akademicki w Gdańsku, zrzeszający Polaków studjujących na Politechnice Gdańskiej.

Wszystkie wymienione kluby były afiljowane do Aeroklubu Rzeczypospolitej.

Wobec A. R. P. i władz centralnych kluby reprezentowała Rada Klubów Afiljowanych, składająca się z wybieranego prezydjum oraz prezesów wszystkich klubów.

Nad całością rozwoju lotnictwa sportowego czuwała Komisja Lotnictwa Sportowego, której działalność w roku 1930 była bardzo owocna. Po raz pierwszy bowiem lotnictwo sportowe miało swój budżet oraz przeprowadzona została częściowo kontrola działalności klubów.

Rozwój naszego klubu reprezentacyjnego, t. j. Aeroklubu Rzeczypospolitej, był w roku 1930 szczególnie intensywny. Nie będziemy go w niniejszym artykule omawiać, gdyż w pierwszym numerze marcowym Lotu było zamieszczone szczegółowe sprawozdanie z działalności A. R. P. za cały okres jego istnienia, które, niewątpliwie, nasi czytelnicy mają jeszcze w swej pamięci.

Kluby dzielnicowe liczyły w dniu 31 grudnia 1930 roku:

Członków zwyczajnych	832
„ nadzwyczajnych	157
Razem członków czynnych	989
A. R. P. miał członków	192

Sport i turystyka.

Rok 1930 obfitował w zawody o pierwszorzędnem znaczeniu. Na czoło ich wysuwają się: udział nasz w Challenge de Tourisme International oraz III Krajowy Konkurs Awionetek, zorganizowany przez L.O.P.P. W Challenge'u osiągnęliśmy rezultaty niegorsze od Francuzów, stwierdzając, w przeciwieństwie np. do Hiszpanów, że lotnictwo sportowe chcemy budować całkowicie na siłach krajowych i mamy ku temu wszelkie dane. III K. K. A. był zawodami pod każdym względem udałemi. Zarówno jego rezultaty techniczne, jak i sportowe przeszły znacznie oczekiwania organizatorów.

Pozatem trzeba wymienić trzy zawody, zorganizowane przez kluby, a mianowicie:

Lot Południowo-Zachodniej Polski (A. A. K.),
Podhalański Zlot Awionetek (A. A. K.),
Zawody Młodych Pilotów (A. A. W.).

Droga przebyta przez polskie samoloty turystyczne w roku 1930 wynosi 193 tys. km. Najciekawszym lotem turystycznym, wykonanym poza udziałem w konkursach, był lot grupowy do Brna morawskiego, połączony z udziałem w tamtejszym meetingu.

Z pośród pilotów-turystów, największą ilość lotów osiągnął hr. B. Skórzewski, który na swoim Moth'ie „znajdował się w powietrzu" w r. 1930 przez 147 godzin. Następne miejsca co do czasu lotów turystycznych zajmują pp.: inż. Jerzy Drzewiecki (120 godz.) i kpt. Giedgowd (98 godz.).

Posiadaczy samolotów do prywatnego użytku mieliśmy niewielu, bo zaledwie 6-ciu. Na ich czele stali pp. Skórzewski i prof. T. Pruszkowski.

Szkolenie.

W roku 1930 ukończyło szkolenie 55 osób, uzyskując prawo do dyplomu pilota-turysty II kl. Na ukończeniu było w dn. 31.XII 1930 — 13. Szkolenie odbywało się w Centrum P. W. L. w Łodzi oraz w następujących klubach: Warszawskim, Krakowskim, Poznańskim, Wileńskim, Śląskim, Lubelskim i Bialskim. W Centrum wyszkolenie otrzymało 42 pilotów, w klubach — 13.

Szkolenie w Centrum było bezpłatne. Uczniowie byli skoszarowani na lotnisku w Lublinku. Kandydaci pochodzili z klubów. 67% stanowili akademicy. Wszyscy musieli odpowiadać warunkom przysposobienia wojskowego.

W klubach szkolono za opłatą, naogół nieprzekraczającą sumy 1000 zł. Obecnie warunki szkolenia w klubach, opierające się na rozporządzeniu M. K., przewidują opłatę wyższą, mianowicie 2000 zł. oraz szereg postanowień ograniczających prawo korzystania z pomocy państwowej przy treningu.

Oprócz szkolenia na płatowcach, A. A. L. zorganizował (poraz pierwszy w Polsce) całkowite wyszkolenie na szybowcach, które ukończyło 3 osoby.

W roku sprawozdawczym korzystało z treningu klubowego 136 pilotów.

Szybownictwo.

Na specjalne podkreślenie zasługuje — podobnie jak w roku 1929 — rozwój szybownictwa. W roku 1930 mieliśmy dwie wyprawy szybowcowe, zorganizowane przez A. A. L. i Z. A.

Na pierwszej latało 13 pilotów wykonując 108 lotów w czasie ogólnym 6 godz. 32 min. 26 sek. Najdłuższy lot na tej wyprawie trwał 1 godz. 26 min 30 sek. (p. R. Matz).

Na drugiej wyprawie latało już 34 pilotów wykonywując 352 loty w czasie 12 godz. 48 min. 32 sek.

W roku 1930 został pobity rekord długotrwałości lotu który obecnie wynosi 2 godz. 30 min. 15 sek. oraz ustano

wione: rekord wysokości — 420 m. ponad start oraz rekord długotrwałości lotu z pasażerem — 1 godz. 2 min. 18 sek.

Jeśli chodzi o szkolenie na szybowcach, to wyniki osiągnięte w roku ubiegłym były następujące: dyplom pilota szybowcowego kat. C (najwyższej) otrzymało 2 osoby, kat. B — 7, kat. A — 5.

Tabor.

W roku sprawozdawczym Kluby miały w użyciu samolotów własnych:

szkolnych	18
turystycznych	22
innych	9
Razem	49

Na ilość tę złożyło się: 20 samolotów zakupionych przez kluby, 14 przydzielonych przez wojsko, 11 ofiarowanych przez L. O. P. P. oraz 4 — przez M. K.

Samolotów członków oraz zaprzyjaźnionych organizacyj użytkowały kluby 9.

Prawie wszystkie samoloty były konstrukcji krajowej. Najwięcej było w użyciu awionetek typu RWD-4 (6 szt.), następnie — JD-2 (4 szt.).

Statystyka lotów.

W roku 1930 polskie samoloty turystyczne wykonały ponad 24000 lotów (w Klubach i Centrum P. W. L. było 23 953) w czasie 4.585 godzin

Na samoloty klubowe przypada lotów: 11.252 w czasie 2.002 godz. 20 min., na samoloty członków klubów: 681 w czasie 432 godz. 41 min.

Inna działalność.

Poza sportem, niektóre kluby zajmowały się także techniką, projektując i następnie budując we własnym zakresie — awionetki. W omawianym roku wykonano w klubach 4 prototypy, z których dwa (S-1 i S-2) brały udział w III K. K. A. Dwa pozostałe typy (inż. Janowskiego z A. A. P. oraz L.K.L.-2) wykończone zostały później, odbywając próbne loty.

Po przejęciu samolotów od L. O. P. P., kluby współdziałały z komitetami Ligi przy propagandzie płatowcowej.

Wnioski.

Tak się przedstawia działalność lotnictwa sportowego w r. 1930 Jeśli chodzi o wnioski, to przedewszystkiem trzeba podkreślić — co już zaznaczyliśmy we wstępie — że nasz sport lotniczy rozwija się z dużą siłą, bardzo intensywnie. Że opierając się nie na jednostkach, lecz na zespołach klubowych, ma zapewniony rozwój stały. W roku zeszłym brak było wyczynów indywidualnych, j. np. rekordy, czy raidy pojedyńcze. Triumfowały zespoły na zwycięskim typie maszyny. Toteż na zakończenie trzeba wspomnieć także o taborze.

Uzyskanie dobrych awionetek krajowych jest główną zdobyczą lotnictwa sportowego w roku 1930. Dzięki temu rozwój sportu i turystyki mógł wkroczyć na dobrą drogę. Z tą kwestją wiąże się olbrzymi wzrost bezpieczeństwa i zaufania publiczności do awionetek krajowych. W tej dziedzinie rok 1930 dokonał zasadniczego przewrotu.

Mówiąc o tem, nie można nie podnieść zasług współpracującej ściśle z klubami Sekcji Lotniczej stud. Polit. Warsz. Dobry tabor, świetne wyniki techniczne III K. K. A. lotnictwo sportowe zawdzięcza niemal wyłącznie zespołowi konstruktorów RWD.

Oto główne dane i zasadnicze wnioski. Pożądających szczegółów odsyłamy do sprawozdań i komentarzy w Nr. Nr. 2 — 4 Skrzydlatej Polski. Tam też znajdują się dane dotyczące klubów poszczególnych, których, ze względu na szczupłość miejsca, nie mogliśmy podać w niniejszym artykule.

Kronika Międzynarodowa.

POLSKA

Konferencja prasowa

Referat prasowy Zarządu Głównego L. O P. P. zorganizował w dniu 21 marca konferencję prasową z okazji lotu polskiego do Estonji.

Zagaił konferencję redaktor „Lotu Polskiego" mjr. Jerzy Witkowski, który wezwał obecnych aby uczcili przez powstanie śmierć tragicznie zmarłego w dniu tym konstruktora inż. Puławskiego.

Po nim zabrał głos kpt-pil. dr. T. Halewski opowiadając szczegółowo przebieg estońskiego lotu.

W imieniu Zarządu Głównego, organizatora raidu, inż. Kawecki mówił o korzyściach osiągniętych przez ten nadbałtycki lot, podkreślając zacieśnienie węzła przyjaźni między Polską a Estonją.

Na zakończenie dyrektor Władysław Baliński mówił o aktualnych zagadnieniach Ligi wykazując rozrost i potęgę tej organizacji.

Po konferencji zademonstrowano dziennikarzom film propagandowy L. O. P. P. z lotów szybowcowych w Bezmiechowej.

Rozwój polskiego lotnictwa komunikacyjnego

P. L. L. „Lot" robią wszystko by udogodnić pasażerom podróż powietrzną.

Polskie Linje Lotnicze „Lot" wprowadzają z dniem 1 kwietnia nowy rozkład lotów, w myśl którego samoloty kursować będą codziennie z wyjątkiem niedziel na linjach następujących:

Warszawa — Bydgoszcz, Warszawa — Gdańsk, Warszawa — Katowice, Warszawa — Kraków (bezpośrednio), Warszawa — Lwów, Warszawa — Poznań, Katowice (Kraków) — Wiedeń,

trzy razy w tygodniu na linjach:

Lwów — Czerniowce (Jassy) — Galati — Bukareszt, Katowice — Kraków, Katowice — Brno — Wiedeń

Jedną z ważnych zalet nowego rozkładu jest inowacja, polegająca na uruchomieniu bezpośredniej linji Warszawa — Kraków, przy równoczesnem utrzymaniu codziennego połączenia na linji Warszawa — Katowice.

Nowy rozkład lotów zezwala podróżnym, przylatującym do Warszawy z Bydgoszczy, Gdańska, Katowic i Poznania, w tym samym dniu odbyć dalszą podróż samolotem z Warszawy do Bydgoszczy Gdańska, Katowic, Krakowa, Poznania, Brna i Wiednia, pasażerowie zaś przylatujący do Warszawy z Katowic, Krakowa, Lwowa i Bukaresztu, mogą lecieć dalej do Bydgoszczy, Gdańska, Katowic i Poznania.

Nowy rozkład lotów umożliwia wreszcie mieszkańcom Bydgoszczy, Katowic i Poznania przybywać rano do Warszawy i tego samego dnia po załatwieniu interesów około godz. 16-ej powracać do domu.

W myśl nowego rozkładu lotów normalny czas podróży samolotem wynosić będzie:

z Warszawy do Bydgoszczy 1 godz. 50 min., Gdańska 2 godz. 20 min., Katowic 2 godz., Krakowa 1 godz. 50 min., Lwowa 2 godz. 30 min., Poznania 2 godz. 10 min., z Krakowa do Wiednia 2 godz. 50 min., ze Lwowa do Bukaresztu 6 godz. 20 min., z Katowic do Brna 1 godz. 45 min., z Brna do Wiednia 1 godz.

Równocześnie z nowym rozkładem lotów wchodzi w życie nowa taryfa osobowa, która w porównaniu z taryfą z lata ubiegłego roku została znacznie obniżona. Podczas bowiem, gdy w sezonie letnim 1930 r. cena przelotu wynosiła mniejwięcej tyle co cena biletu kolejowego I klasy, to obecnie ceny — przy uwzględnieniu 20% zniżki, z jakiej korzystają członkowie L. O. P. P. (członkiem L. O. P. P. może być każdy obywatel Polski) nie przewyższają niemal cen biletów kolejowych II klasy, a w wielu wypadkach są od nich nawet niższe. Pozatem nadmienić się godzi, że pasażerowie samolotowi w Bydgoszczy, Gdańsku, Katowicach, Krakowie, Lwowie, Poznaniu, Brnie, Wiedniu i Bukareszcie korzystają z bezpłatnego dowozu samochodami z centrów miast do portów lotniczych i zpowrotem, co również obniża ogólne koszty podróży.

O szlak lotniczy ponad Niemcami na linji Warszawa — Berlin — Paryż

Wkrótce podjęte zostaną rokowania polsko-francuskie w sprawie zawarcia umowy resortowej lotniczej między obu sprzymierzonemi państwami.

Po ogłoszeniu konwencji polsko-francuskiej, dotyczącej eksploatacji handlowych linij powietrznych na szlaku Paryż — Warszawa i Warszawa — Paryż, powstała konieczność ustalenia całego szeregu spraw technicznych, jak to rozkładu lotów, obsługi maszyn i t. p.

W związku z tem pozostaje kwestja uruchomienia komunikacji lotniczej między Polską a Francją na szlaku Paryż — Berlin — Poznań — Warszawa oraz Paryż — Strasburg — Praga — Warszawa.

Komunikacja na tych linjach będzie możliwa dopiero z chwilą, gdy oba rządy, polski i francuski, zawrą odnośne umowy z rządem Rzeszy Niemieckiej.

Dotychczas jednak rząd niemiecki, pomimo, iż zawarł już z Polską zasadniczą umowę lotniczą, nie zdradza bynajmniej ochoty do podjęcia rokowań technicznych, któreby umożliwiły wprowadzenie stałej służby lotniczej między Polską a Francją przez terytorjum niemieckie.

ANGLJA

Propaganda lotnicza w Anglji

„Manchester Guardian" donosi, iż fabryka lotnicza w Manchester buduje obecnie szereg specjalnych samolotów, które służyć będą dla urządzania pokazów lotniczych. Pokazy odbywać się mają w lecie bieżącego roku, przyczem oblatywać będą całą Anglję dwie eskadry, odwiedzając 52 miasta. Celem pokazów jest jaknajszersze zaznajomienie publiczności z podróżami samolotowemi, przyczem władze angielskie wychodzą z założenia, że pokazy, zorganizowane na wielką skalę, przyniosą lepsze wyniki od imprez, urządzanych sporadycznie przez kluby lotnicze.

Zderzenie samolotów w powietrzu

Wypadek taki zdarzył się nad lotniskiem w Evère dnia 6 marca r. b. Chociaż w wyniku zderzenia skrzydło jednego aparatu zostało odcięte, jednak ofiar w ludziach nie było! Jeden z samolotów zdołał wylądować bez większego defektu, drugi zaś — bez skrzydła — oczywiście się roztrzaskał, lecz lotnik zdążył wyskoczyć na spadochronie i wyszedł z katastrofy zdrów i cały.

Wbrew rozpowszechnionym poglądom, wypadek ten jasno wykazuje bezpieczeństwo komunikacji lotniczej: gdyby zderzyły się dwa samochody, jadące z szybkością lotu aeroplanów — z pewnością nie obyłoby się bez ofiar w ludziach, prawdopodobnie śmiertelnych.

Jednocześnie wypadek ten raz jeszcze dowodzi pożytku spadochronu na samolocie.

FRANCJA

Zebranie Międzynarodowego Zrzeszenia Przedsiębiorstw Komunikacji Powietrznej

W dniu 12 marca r. b. odbyła się w Paryżu XXV-ta Konferencja Międzynarodowego Związku Przedsiębiorstw Komunikacji Powietrznej (I. A. T. A.). Przedmiotem obrad było ujednostajnienie taryf przewozowych oraz uproszczenie przewozu towarów na linjach międzynarodowych.

Rekord ciężko zdobyty

W końcu lutego r. b. załoga jednopłatu Blériot 110 z silnikiem Hispano-Suiza 650 MK znalazła się w posiadaniu podwójnego rekordu: długotrwałości i odległości. Pierwszy wynosi więc obecnie 75 godzin 23 minuty, drugi — 8805 kilometrów. Zasługa zdobycia dla Francji nowego rekordu przypada w udziale pilotom Bossoutrout i Rossi.

Warunki lotu były ciężkie — odbywał się on wzdłuż obwodu zamkniętego w okolicach Oranu — wobec stanu pogody bynajmniej nie sprzyjającej lotnikom. Dlatego też zapewne piloci wylądowali, gdy w zbiornikach pozostawało jeszcze 300 litrów benzyny, co starczyłoby jeszcze na 4 godziny lotu i jakieś nowych kilkaset kilometrów.

Miarą trudności, piętrzących się przed „zdobywcami" nowych rekordów, niech służy fakt, że aż trzy załogi i trzy samoloty, specjalnie zbudowane w tym celu, od dłuższego czasu próbowały, wciąż bezskutecznie, szczęścia w szrankach rekordowych. Pilotom Bossoutrout i Rossi udało się w końcu, ale po czterech bezowocnych lotach. A byli tacy, co próbowali nawet siedmiokrotnie...

Trzy rekordy światowe w rękach Francuzów

Pilotom Lallouette i Réginensi powiodło się wyśmienicie w dniu 9 marca b. r. Za jednym lotem zdobyli trzy rekordy światowe: odległości, długości i szybkości. Dwa pierwsze rekordy posiadali dotychczas Niemcy, piloci Ristics i Steindorff; trzeci rekord (w tej kategorji maszyn) został ustanowiony po raz pierwszy.

Samolot rekordowy francuski — był to Farman 302 z silnikiem Hispano-Suiza 650 MK. Samolot wziął do lotu, jako obciążenie wymagane dla rekordu, dwie tony wody w zbiornikach zaplombowanych. Lotnicy osiągnęli odległość (w obwodzie zamkniętym) 2678 kilometrów, przelecianych w ciągu 17 godzin i 3 minut z szybkością przeciętną 147 km/godz.

RUMUNJA

Honory lotnicze

Król Karol nadał medal „Zasługi Lotniczej" królowi Belgów, królowej Elżbiecie i księciu Walji.

UNIVERSUM

Odznaczenia L. I. A.

Mało kto wie o istnieniu w Paryżu tej międzynarodowej ligi lotników (takie jest znaczenie inicjałów L. I A.), długa zato jest ostatnia lista odznaczonych przez nią pilotów różnych narodowości. Zadługa nawet, aby można było ją podawać w całości, ograniczymy się więc do zaznaczenia nazwisk bardziej wybitnych. Są to: Costes, Bellonte, Kingsford, Smith, Kronfeld, Hawks, Barnard, Lombardi, Hugo Eckener i Amy Johnson. Jest również Japończyk. Nie brak Łotysza. Tylko nas tam niema!

STANY ZJEDNOCZONE

Nowy światowy rekord kobiecy?

Jak zwykle w takich razach rekord musi być sprawdzony przez odpowiednią organizację międzynarodową, a jest nią t. zw. F. A. I. Z tem więc zastrzeżeniem ostatnią rekordmanką wysokości ma być lotniczka Miss Ruth Nicolls. Osiągnęła ona wysokość 9000 metrów, bijąc w ten sposób swą poprzedniczkę, Eleonorę Smith.

Produkcja samolotów w Stanach Zjednoczonych w roku 1930

Amerykańska Izba Lotniczo-Handlowa publikuje, iż w Stanach Zjednoczonych w roku 1930 wyprodukowano 3224 samoloty. Z ogólnej tej liczby przypada na samoloty cywilne 2235 sztuk, na samoloty wojskowe zaś 711 sztuk. Reszta są to samoloty próbne i doświadczalne.

Przegląd czasopism.

Miesięcznik „Przegląd Lotniczy"

Bardzo interesującym jest artykuł płk. Mokłowskiego p. t. „Loty przez Atlantyk północny od strony Europy w świetle badań naukowych". Jest to część trzecia i ostatnia obszernego studjum, w którem autor na podstawie interesującego, zebranego przez siebie materjału analizuje drobiazgowo poszczególne loty, dokonane z mniej lub więcej szczęśliwym wynikiem, w kierunku Nowego Świata. Obszernie uwzględnione zostały również obydwa loty atlantyckie ś. p. mjra Idzikowskiego i mjra Kubali.

Jak zwykle u tego autora żywo napisany jest następny artykuł, przyczynek do zagadnienia bardzo u nas ważnego i nieprzestającego być na czasie, pióra mjra dypl. pil. Romeyki. Tytuł brzmi: „Busola czy orjentacja w terenie". Artykuł zasadniczo przeznaczony dla wojskowych, z pożytkiem jednak może być przeczytany przez każdego więcej ambitnego pilota, bez względu na to, czy zgodzi się on z wywodami autora, czy nie.

Pozatem szereg drobniejszych artykułów i mnóstwo cennego materjału informacyjnego.

Tygodnik „Les Ailes"

Les Ailes nie przestaje ostro krytykować niezdrowe stosunki, panujące w lotnictwie francuskiem. Oto jeden z przykładów. Kilka nowych i doskonałych samolotów stoi bezczynnie, ponieważ brakuje dla nich pewnych części, w swoim czasie niedostarczonych. Samoloty te zajmują miejsca w hangarze, a ponieważ na nich się z konieczności nie lata, więc zostają jakby bez gospodarza. Skutek jest taki, że niszczą się na deszczu, „wyrzucone" z hangaru. Ostatecznie — strata kilkudziesięciu tysięcy franków!

Tak więc biurokracja i formalistyka — kończy Les Ailes — dzięki której najprostsze rzeczy obstawione są takiemi trudnościami, że stają się niewykonalne, gotowe są zrujnować lotnictwo francuskie.



J. M. Ł. *Na prawach rękopisu.*

Wojna chemiczna w świetle prawa międzynarodowego.

Motywy, dla których Ameryka nie podpisała II-ej deklaracji 1899 r. znajdujemy w sprawodaniu admirała Mahon'a, które brzmi następująco:

1) „Ponieważ nie było dotychczas w użyciu pocisków wydzielających gazy i ponieważ z tą bronią nie przeprowadzono żadnych doświadczeń, — zatem umowę obecną należałoby podpisać na ślepo, nie wiedząc, czy wyniki tych doświadczeń będą decydujące i czy szkody, wyrządzone nieprzyjacielowi tą bronią, przewyższą rezultaty niezbędne dla osiągnięcia końca wojny.

2) „Zarzuty okrucieństwa i zdradliwości, stawiane wojnie używającej pocisków, zawierających gazy, robiono dawniej broni palnej i torpedom, chociaż obie te bronie są używane bez żadnych skrupułów.

3) „Nielogicznem jest zgoła rozczulanie się nad uśmiercaniem ludzi zapomocą gazów, gdyż wszyscy gotowi są stwierdzić, iż wolno jest w czasie wojny wysadzić w powietrze o północy pancernik, rzucając 400 — 500 ludzi w odmęty morskie, bez żadnej nadziei ratunku. Gdy zostaną wprowadzone w użycie pociski, zawierające jedynie tylko gaz, wtedy dopiero można będzie decydować w tej sprawie".

Oprócz Ameryki — nie podpisały II-ej deklaracji: Anglja i Portugalja (Turcja zaś nie ratyfikowała), motywując to brakiem jednomyślności skutkiem stanowiska zajętego przez Amerykę w tej sprawie. Anglja i Portugalja przystąpiły do tej deklaracji w 1907 r.

Reasumując znaczenie haskich konferencyj, bez zagłębiania się w bardzo skomplikowane prawnicze argumentacje tej lub innej interpretacji co do treści i mocy obowiązującej tych aktów międzynarodowych, można jednak z całą pewnością stwierdzić: 1) że niema wątpliwości co do zamierzeń i życzeń wypowiedzianych w sprawie użycia gazów trujących, lub duszących; 2) że konstrukcja prawnicza tych aktów była wadliwa; 3) że nie miały one żadnej praktycznej wartości, bowiem nie uchroniły ludzkości od gazów trujących, które, jako broń, były w czasie wojny światowej bardzo ważnym czynnikiem klęsk i zwycięstwa dla stron wojujących; 4) że Ameryka już w r. 1899 przewidziała praktyczną wartość umów haskich.

Prof. dr. Z. Cybichowski[1]) charakteryzuje ten stan rzeczy w sposób następujący: „Duch i przepisy prawa wojennego są pełne sprzeczności i stanowią poniekąd błędne koło, z którego ludzkość wydostanie się zupełnie dopiero po ustaniu wojen".

Traktat Wersalski.

Konferencje haskie miały intencję stać się instytucją perjodyczną. W końcowym akcie II-ej konferencji (1907) kontrahujące państwa wyraziły życzenie zwołania III-ej konferencji pokojowej — po upływie mniej więcej takiego czasu, jaki przedzielał konferencję I-szą od II-ej. Termin zwołania III-ej konferencji przypadł w roku 1915, w czasie najsilniejszego rozognienia wojny światowej, której wybuchowi starały się zapobiec poprzednie konferencje, w czasie, gdy zaczęto stosować do wzajemnego zwalczania się środki przeciwne normom zwyczajowego i umownego międzynarodowego prawa wojennego.

Niemcy, jak o tem mówiliśmy wyżej, złamały deklarację haską, mającą za podstawę prawną udział w wojnie Turcji, chociaż wydaje się, że klauzula powszechnego udziału, w jej sensie praktycznym, ma na celu rozwiązanie rąk temu państwu, przeciw któremu wystąpiło mocarstwo nienależące do sygnatarjuszy konwencji.

Turcja wystąpiła nie przeciwko, a po stronie Niemców, wobec czego byłoby zrozumiałem, gdyby nie Niemcy, lecz koalicja, lub w ostatecznym razie Turcy zgwałcili uchwałę haską, a fakt ten, że to uczyniły Niemcy, zdaniem mojem, niebardzo może być usprawiedliwiony klauzulą powszechnego udziału.

Pierwszą próbę bojowego użycia gazów zrobiono ze strony Niemiec 31-go stycznia 1915 r., w Polsce, w Bolimowie, między Łowiczem a Skierniewicami, o 60 km od Warszawy, przeciw Rosjanom, nie zaś, jak niemal zawsze twierdzi się, na północ od Ypres, w dniu 22 kwietnia 1915 r. Odtąd stosowanie gazów trujących, duszących i innych środków walki chemicznej stało się powszechnem u wszystkich uczestników wojny światowej. Wytworzyła się cała strategja i taktyka nowej broni chemicznej.

Ogromna ilość ofiar broni chemicznej z jednej strony, istniejący oddawna pogląd opinji społecznej na stosowanie tej nowej broni z drugiej strony, już w czasie wojny światowej wywołały cały szereg akcyj ze strony rozmaitych organizacyj narodowych i międzynarodowych za zawieszeniem wojny chemicznej, jednakże ten apel nie odniósł żadnego skutku; nowa broń bowiem okazała się nader skuteczną.

Dopiero na konferencji pokojowej 1918 — 1920 r., po wojnie światowej, sprawa wojny chemicznej, pod naciskiem opinji publicznej, w poważny sposób zaważyła na obradach konferencji.

I-sze plenarne posiedzenie konferencji paryskiej odbyło się 25 stycznia 1919 roku.

Konferencja ta ułożyła pięć traktatów pokojowych, które podpisano w różnych miejscowościach pod Paryżem:

1) Z Niemcami w Wersalu, 28 czerwca 1919 roku,
2) „ Austrją w St. Germain-en Laye — 10-go września 1919 roku,
3) z Bułgarją w Neuilly, 27 listopada 1919 roku,
4) „ Węgrami w Trianon, 4 czerwca 1920 roku,
5) „ Turcją w Sèvres, 10 sierpnia 1920 roku.

Traktaty te są podobne do siebie. Za wzór posłużyła im umowa z Niemcami. Traktat wersalski wszedł w życie 10.1. 1920 r. i nazywa się oficjalnie „Traktat Pokoju między mocarstwami sprzymierzonemi i skojarzonemi a Niemcami, w Wersalu, dn. 28 czerwca 1918 r.

---

[1]) Encyklopedja podręczna prawa publicznego, I-szy tom, III-ci zeszyt 1927 r.

Polska ratyfikowała ten traktat dnia 31 lipca 1919 roku[1]). Ameryka nie ratyfikowała go, nie chcąc angażować się w sprawach polityki europejskiej.

Nas interesują artykuły 171-szy i 172-gi traktatu wersalskiego, jako dotyczące gazów bojowych.

Z artykułem 171 identyczne są artykuły następujące:

135 traktatu w St. Germain,
82 „ „ Neuilly,
119 „ „ Trianon,
176 „ „ Sèvres.

Artykuł 171 brzmi: „Ponieważ posługiwanie się gazami duszącymi, trującymi, lub tym podobnymi, jakoteż wszelkimi płynami, materjałami, lub podobnymi sposobami jest zakazane, przeto fabrykacja ich w Niemczech i przywóz ich do Niemiec jest surowo wzbroniony".

„To samo dotyczy materjału specjalnie przeznaczonego do fabrykacji, przechowywania lub używania rzeczonych produktów i sposobów".

„Wzbroniona jest również fabrykacja i wwóz do Niemiec wozów pancernych, czołgów i wszelkich tym podobnych machin, mogących służyć celom wojennym".

Artykuł 172. „W ciągu trzech miesięcy od uprawomocnienia się niniejszego traktatu, Rząd niemiecki poda do wiadomości Rządów Głównych mocarstw sprzymierzonych i stowarzyszonych rodzaj i sposób fabrykacji wszystkich materjałów wybuchowych, substancyj trujących i wszelkich innych preparatów chemicznych, używanych przezeń podczas wojny, lub przygotowywanych przezeń w celu takiego zużytkowania".

Z brzmienia tych artykułów widzimy, że traktat ten, będąc wyrazem prawa międzynarodowego, był faktycznie środkiem karnym przeciwko Niemcom, mając na celu rozbrojenie tego państwa ze względu na jego potężne fabryki przetworów chemicznych, które uważano, za olbrzymi arsenał, zapewniający temu mocarstwu przewagę w środkach walki chemicznej w czasie wojny i monopol wszechświatowy w handlu chemikaljami i amunicją, w czasie pokoju.

[1]) Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej Nr. 35 r. 1920.

Gazy trujące XVI wieku.

Francuski uczony I Cortier, który w 1535 roku badał obyczaje kanadyjskich Indjan szczepu Huronów, zamieszkujących wyspę „Wniebowzięcie Matki Boskiej" (miejscowa nazwa — Naticausti albo Anticosti) opowiada, że szczep ten odznaczał się umiejętnością wojowania i stosował dymy jadowite w obronie przed najazdem nieprzyjacielskim.

System fortyfikacji polegał na otaczaniu swego obozu faszynami i stosami kłód drzewa cedrowego, nasyconego tłuszczem morskiego wilka i rozmaitych ryb, oraz różnemi substancjami trującemi. Gdy nieprzyjaciel zbliżał się, wojownicy Huronów ustawiali się w taki sposób, aby stanąć tyłem do wiatru i zapalali przygotowane stosy drzewa, które wytwarzały tak gęsty, czarny i cuchnący dym, że nieprzyjaciel dusił się, a w każdym razie dym ten oślepiał napadających w takim stopniu, że w popłochu rzucali się na siebie, mordując się wzajemnie.

Widzimy więc, że gazy trujące były już w XVI wieku bardzo umiejętnie wyzyskane przez plemiona indyjskie, które prowadziły między sobą zaciekłe walki i trwały nieustannie na stopie wojennej. Jest to fakt mało znany szerszemu ogółowi, gdyż powszechnie sądzą, że związki chemiczne zaczęto stosować jako środki bojowe dopiero podczas wojny światowej. Jest to mniemanie mylne, bardzo rozpowszechnione i trudne do sprostowania.



W rzeczywistości wojna chemiczna jest tak dawna, jak sama sztuka wojenna, lecz środki i sposoby prowadzenia tej wojny były zależne od stanu techniki wojennej i wiedzy chemicznej danej epoki. W naszem stuleciu, w epoce największego rozkwitu chemji, broń chemiczna zajęła należne jej miejsce w technice wojennej.



Samochód propag. L.O.P.P. w objeździe pow. bocheńskiego.



Kurs O. P. G. zorganizowany przez Pow. Kom. w Łucku (Wołyń).



K. BŁASZCZYŃSKI.

DLACZEGO

ZOSTAŁ ZMIENIONY REGULAMIN KONKURSU MODELI LATAJĄCYCH.

Szybki rozwój naszego modelarstwa szczególnie uwidocznił się w ostatnich latach, sądząc chociażby z zeszłorocznego ogólno-krajowego konkursu. Pokaźna ilość zgłoszonych modeli i zawodników świadczyła o wielkiem zainteresowaniu się modelarstwem nietylko młodzieży, ale i starszych, przyczem można było zauważyć, że w niektórych województwach modelarstwo stoi na wysokim poziomie. W związku z ogólnym postępem modelarstwa lotniczego okazało się, że regulamin konkursu modeli latających, którym posiłkowano się od szeregu lat, jest niewystarczający, a w niektórych wypadkach wprost nie odpowiada obecnym wymaganiom.

To też Zarząd Główny L. O. P. P. dbając o dalszy rozwój modelarstwa lotniczego, powziął decyzję zwołania konferencji modelarskiej, złożonej z członków Zarządu i starszych modelarzy, względnie upoważnionych przedstawicieli poszczególnych województw. Konferencja ta odbyła się w ubiegłym miesiącu w Warszawie w Zarządzie Głównym, gdzie po długiej dyskusji i szczegółowem rozważaniu wszystkich punktów, ostatecznie został ułożony projekt nowego regulaminu. Prócz większych zmian poczynionych w nowym regulaminie, zwrócono również uwagę i na dokładne określenie każdego punktu, tak, aby na przyszłość uniknąć wszelkiego rodzaju nieporozumień, które powstawały nieraz na tle nie dość konkretnie ujętych punktów starego regulaminu.

Większa liczba zawodników biorąca rok rocznie udział w zawodach, nabrała, że tak powiem, pewnej rutyny konkursowej. Przyczem dla osiągnięcia lepszych rezultatów zaczęto startować w niektórych klasach z takim rodzajem modeli, które dawały większą gwarancję zdobycia nagrody. Wprost korzystano z tego, że w regulaminie brak było dokładnego określenia, iż modele kadłubowe lub belkowe powinny być tylko o jednem śmigle ciągnącem, tak jak to się ogólnie rozumie w obecnem modelarstwie. Używano np. kaczek jedno- lub dwu-śmigłowych, budowanych w ten sposób, aby wymiary zgadzały się z warunkami podanemi w regulaminie, chociaż tego rodzaju modele mało przypominają swym wyglądem obecne samoloty, ale natomiast wyniki w locie dają o wiele lepsze. Albo też posiłkowano się modelami z odrzucaną gumą i śmigłem, obliczone głównie na wzbijanie się do góry, aby później po wyrzuceniu głównego ciężaru, stając się lekkimi szybowcami, możliwie jaknajdłużej planowały na ziemię, tym samym zyskując na czasie i dystansie. Możnaby więc przypuszczać, że w przyszłym roku prawie wszyscy zawodnicy stanęliby do konkursu z modelami tego rodzaju, któreby się więcej nadawały do klasy rekordowej aniżeli do kadłubowej lub belkowej. Dlatego też uważam za bardzo celowe ścisłe określenie punktów w nowym regulaminie, dotyczących każdej klasy. Z jednej strony siłą rzeczy, modelarze, którzy zechcą brać udział w konkursie, będą zmuszeni budować różnego rodzaju modele, jednocześnie starając się osiągnąć jaknajlepsze rezultaty w poszczególnych klasach. Z drugiej strony zaś nowy regulamin bynajmniej nie krępuje żadnego modelarza, który osiągnął dobre wyniki z jakimkolwiek rodzajem modelu, gdyż ma możność brania udziału w konkursie w klasie dowolnej.

Jeszcze jedna sprawa, tycząca się samych zawodników, która wyłoniła się na ostatnim konkursie, została w nowym regulaminie dokładnie określona. Mianowicie okazało się, że do grupy instruktorów stanęli nietylko modelarze, którzy traktują modelarstwo jako zawód, pobierając za to wynagrodzenie, ale uważali się i ci za zawodowców, którzy będąc instruktorami z amatorstwa, nie pobierają za to wynagrodzenia; między nimi znaleźli się również i starsi modelarze-uczniowie.

Nowy regulamin modeli latających, w którym przewidziane są powyżej opisane sprawy, ze wszechmiar będzie odpowiadał obecnemu stanowi naszego modelarstwa. Co zaś się tyczy konkursów modeli wodnoplatowców, szybowców i redukcyjnych, to ogólnie obowiązujących regulaminów niema, a układają je poszczególne województwa lub instytucje, urządzające dany konkurs.

PISZĄ DO NAS.

Szanowny Panie Redaktorze!

Przeczytawszy w Nr. 6 „Lotu Polskiego" z r. b., pracę p. Eugenji Taczałówny p. t. „Moja pierwsza podróż samolotem" i uwagę Sz. Redakcji: „mamy jednak wątpliwości czy panna Eugenja istotnie odbyła podobny lot? Dlaczego?" — uważam odpowiedź na to jest prosta.

Chodzi o start. Latałem już ze 20 razy i nigdy nie doznawałem podobnych uczuć. Rulujący samolot to nie auto. Wrażenie samolotu sunącego pełnym gazem po murawie lotniska jest stokroć piękniejsze. Bajeczny rozmach i siła.

A potem wzbicie się w górę. Przysięgam na wszystko, że wzlatując nie miałem wrażenia oberwania się wnętrzności. Może jestem specjalnie niewrażliwy, ale właściwie nie odczułem żadnej, żadnej emocji. Sympatyczna autorka pisze: „doznałam wrażenia, jakby oberwania wnętrzności, lekkie uczucie mdłości i szum dziwny". Protestuję! Panna Taczałówna nie latała. Tak można sobie tylko wyobrazić start.

(—) *Jerzy Bobiński*
ucz. kl. VIII — Libusza.

SKRZYNKA POCZTOWA

WP. Feliks Pawłowicz. — Nadesłane winiety są bardzo ładne, nadają się. Model P. Z. L. 6 wraz z opisem umieścimy w jednym z najbliższych numerów „Lotu Polskiego".

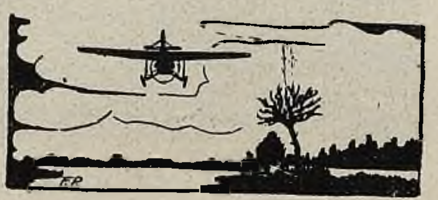
Pyta pan, czy może pan nadesłać jeszcze parę modeli?

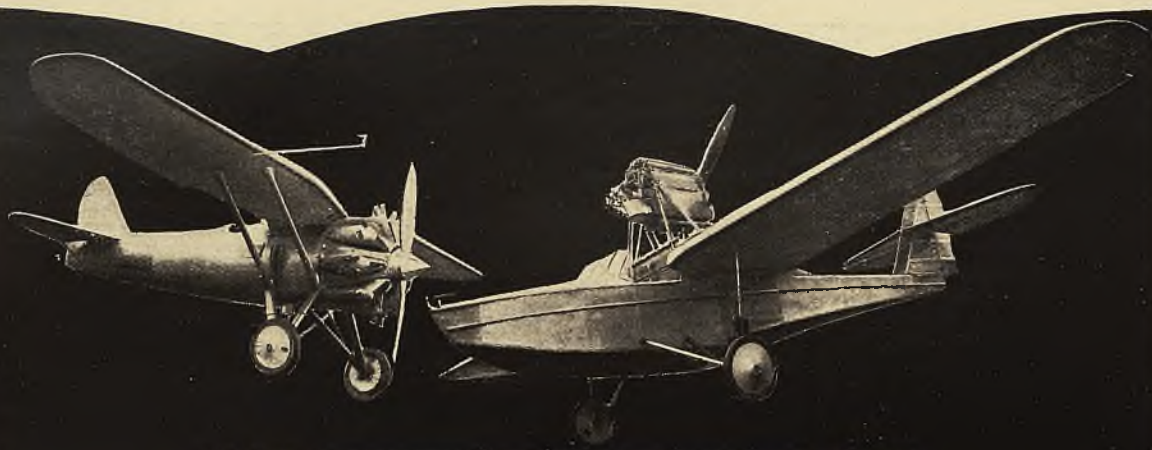
Ależ bardzo prosimy! Oczywiście nie możemy obiecywać terminowego umieszczania. Każdy dobry model jest zawsze pożądany. Opisy mogą być dłuższe, lecz nie za bardzo długie.

WPP. Eug. Machczyński, St. Bartosiak i St. Zalewski. — Po ukończeniu I-ej Miejskiej Szkoły Rzemieślniczej im. Konarskiego, wydziału samochodowo-lotniczego można być przyjętym do Cywilnej Szkoły Mech. Lotniczych L. O. P. P. we Lwowie lub wojskowej — Centrum Wyszkolenia Podoficerskiego w Bydgoszczy.

WP. Gustaw Dudzicz. — Model skonstruowany przez pana nie może absolutnie latać.

WP. Mieczysław Targoński. — Odpowiedź na pytanie znajdzie pan w Kronice Polskiej „Lotu Polskiego" Nr 6 r. b. w notatce p. t. „Warszawa — Paryż w jeden dzień".









Ś. † P.

ZYGMUNT PUŁAWSKI

INŻYNIER-MECHANIK I PILOT


NAJMŁODSZA GAŁĘŹ SPORTU LOTNICZEGO
BOGDAN NOWAKOWSKI

wierzchu skrzydła i jest tym progiem na którym strugi powietrza potykają się, mówiąc potocznym językiem i odrywają się od skrzydła zmniejszając siłę nośną (do wywołania podciśnienia ssącego konieczna jest jak dowiedliśmy największa szybkość na jaknajwiększej drodze w kierunku opływania przez powietrze skrzydła) a zwiększające opór. Tutaj już sprawa wolnego ruchu modeli nabiera odwrotnego znaczenia gdyż właśnie przy ruchu wolnym łatwiej następuje oderwanie się strug powietrznych niż przy szybkim. Reasumując: skrzydło w wypadku jednostronnego krycia powinno być kryte z góry, gdyż:

1) szybkość powietrza jest większa na górnej stronie,

2) strugi mają na wierzchniej stronie większą dążność do oderwania się od skrzydła czemu należy przeciwdziałać.

Dodać trzeba iż model pokryty z góry wygląda znacznie estetyczniej, co też jest w modelarstwie ważną rzeczą. Interesujących się głębiej poruszanemi problemami odsyłam do książeczki Misesa „Podstawy lotnictwa" z której zresztą czerpałem elementarne sposoby dowodzenia praw aerodynamicznych.



ZAWODY i IMPREZY LOTNICZE W R. 1931.



SO-WA.

Lotnictwo sportowe w Polsce ugruntowane pełną zapału pracą Aeroklubów Akademickich, korzystając z pomocy Władz i L. O. P. P., rozwinęło się w ostatnich dwu latach na tyle, że stopniowo eliminuje ze swego życia działalność przypadkową, wprowadzając przemyślane i opracowywane coraz skrupulatniej plany, dotyczące tak strony organizacyjnej jak i działalności czysto sportowej.

Po raz pierwszy, rzec można, mamy okazję omówić już w początku roku kalendarz lotniczy na rok bieżący. Wszystkim tym, którzy z tych czy innych przyczyn nie mogą zbliżyć się bezpośrednio do sportu lotniczego, a którzy śledzą jednak z wielkim zainteresowaniem jego rozwój, uczestnicząc we wszystkich jego troskach i śląc mu najlepsze życzenia dalszych postępów, rzucamy tę garść informacyj dotyczących spodziewanych wydarzeń w lotniczym światku.

Czytelnicy nasi muszą pożegnać się już na zawsze z rozpowszechnionem przekonaniem, że sezon lotniczy rozpoczyna się, jak w wielu gałęziach sportu, z początkiem wiosny.

W Polsce od roku 1931 już nietylko lotnictwo komunikacyjne, ale i sportowe pracować będzie całą parą podczas wszystkich pór roku.

Że dżdżysta jesień nie osłabia tętna sportu lotniczego, wiemy już oddawna. Dość przypomnieć świetny w swym przebiegu i rezultatach III-ci Krajowy Konkurs Awionetek lub zeszłoroczną jesienną wyprawę szybowcową. Jednakże spokój surowej pani-zimy poraz pierwszy w Polsce zakłócony został przez zawody lotnicze.

* * *

30.I. — 2.II. Lubelsko-Podlaskie Zawody Lotnicze, organizowane przez Lubelski Klub Lotniczy i Klub Podlaskiej Wytwórni Samolotów, otworzyły kalendarz lotniczy. Choć sprawozdanie z tych zawodów zamieszczono w numerze 4 „Lotu Polskiego", nie od rzeczy będzie jednak przypomnieć, że tak z uwagi na procent odpadłych w konkurencji zawodników (bliski wynikom III-go K. K. A.), jak i cały przebieg, wykazał bardzo znaczne postępy naszego lotnictwa sportowego, dając organizatorom dalsze cenne doświadczenia, pilotom zaś, zwłaszcza młodym, okazję treningu w dalszych przelotach.

Lubelsko-Podlaskie Zawody wejdą już, jako pozycja stała do kalendarza sportu lotniczego, podobnie, jak np. Lot Południowo-Zach. Polski. Spodziewać się tylko należy, że nazwa tych zawodów zimowych ulegnie zmianie.

*

5.III. — 16.III. Lot do Estonji. Pierwsza oficjalna wizyta polskiego lotnictwa cywilnego w krajach bałtyckich; lot dokonany w ciężkich warunkach atmosferycznych, wykazał w pełni nasze zalety, wzbudził przeto zrozumiałe zainteresowanie u miłych naszych północnych sąsiadów. Lot ten omówimy obszernie na innem miejscu.

20.IV. — 20.V. Bezmiechowa. Wiosna. Historycznym już, rzec można, dla lotnictwa polskiego szlakiem, od Lwowa po Duklę, podąży znowu zastęp lwowskich pionierów szybowcowych z Aeroklubu Akademickiego we Lwowie. Na ich zew odpowiedzą szybownicy z innych klubów. Zjedzie się wielu miłośników tego tak czystego, nieskłóconego żadnym zgrzytem maszyny, lotniczego sportu.

W proste skrzydła zaopatrzony człowiek rzuci się znowu w powietrzne wiry by je silniej jeszcze zrozumieć, pokonać, pokochać! Gdy słońce obfitą strugą obleje zbocza gór, odsłoni przed oczyma panoramę Karpat, a zawodzący wśród zalesionych zboczy dobroczynny wiatr rozwinie na starcie banderę lwowską — kogóż z nas nie pociągnie ku temu szybowisku, gdzie rok rocznie, krok za krokiem, zdobywamy nowe zwycięstwa w tej dziedzinie lotniczego sportu!

Choć wszyscy śledzić będziemy przebieg wyprawy, nie wszyscy skorzystać będziemy mogli z gościnności Lwowa. Przeto pociechą dla wielu będzie film Zarządu Głównego L. O. P. P. z jesiennej wyprawy szybowcowej.



Ten pierwszy polski film szybowcowy zbliża do szybownictwa najbardziej oddalonych, zjednuje najbardziej obojętnych — w pięknych zdjęciach tłomaczy wszystko. Upomnijcie się o wyświetlenie tego filmu w swych Kołach L. O. P. P.! Redakcja gorąco go poleca. Szersze wiadomości o szybownictwie w Polsce i zagranicą drukujemy na innem miejscu.

*

Czerwiec. Zawody Młodych Pilotów. Aeroklub Warszawski (powstały z połączenia Aeroklubu Akademickiego w Warszawie i Stołecznego Klubu Lotniczego) organizuje w Warszawie „Zawody Młodych Pilotów". Właściwie najmłodszych pilotów, bo uczestniczyć będą w nich prawdopodobnie tylko piloci wyszkoleni w okresie letnim 1930 r. (z Centrum Wojskowego Przysposobienia Lotniczego w Łodzi) oraz, nieliczni zresztą, wyszkoleni w okresie jesieni 1930 r. i zimy 1931 r., na terenie poszczególnych Klubów.

Tematem takich zawodów są właściwie podstawowe umiejętności pilota (krótki start, lądowanie na punkt z określonej wysokości po wykonaniu przepisanej ilości spirali), jednak niezwykle surowo egzaminowane. Dość zaznaczyć, że w rezultacie pierwszych takich zawodów, organizowanych w roku ubiegłym przez Aeroklub Akademicki w Warszawie, Jury nie przyznała żadnemu z zawodników pierwszej nagrody, a dopiero drugą zdobył pilot Antoni Kocjan (uczestniczył w rekordowym locie na wysokość por. F. Żwirki — 1929). Przyglądając się takim zawodom, obserwować znakomicie można stopień pewności z jaką poszczególni piloci demonstrują to niejako „abecadło" pilota.

Niejeden z kandydatów na lotnika ma okazję przekonać się naocznie, że lubo przebywana po tylekroć bez trudu, bo w fantazji, ciężką jest jednak droga w błękity.

*

Lipiec. Lot Okrężny po Klubach. Do Lotu Okrężnego po Klubach wystartują awionetki Aeroklubu Warszawskiego. Ten najstarszy z Klubów lotniczych złoży w ten sposób wizytę we wszystkich ośrodkach klubowych w Polsce. Lot ten, w którym wezmą udział załogi „reprezentacyjne" t. j. wypróbowani piloci raidowi, spełni swój cel dorzucając jeszcze jedną nić do kanwy licznych już dzisiaj stosunków międzynarodowych.

*

Koniec sierpnia. Lot Południowo-Zachodniej Polski. Zorganizowany po raz pierwszy w roku 1929 jest najsympatyczniejszą imprezą lotniczą, tak jak największą jest Krajowy Konkurs Awionetek. W zawodach w roku 1930 przelatywano trasę: Kraków — Nowy Targ — Katowice — Częstochowa — Kraków, wzbudzając wielkie zainteresowanie wśród sympatyków lotnictwa.

Lot Południowo-Zachodniej Polski jest pomyślany jako zawody międzyklubowe. Pierwsze nagrody w roku 1929 i 1930 zdobyli piloci Aeroklubu Akademickiego w Warszawie.

Imprezę tę zainicjował i rok rocznie organizuje ruchliwy Aeroklub Akademicki w Krakowie.

*

Początek września. Zlot Gwiaździsty do Warszawy (reprezentacyj klubów dzielnicowych) projektowany przez Aeroklub Warszawski będzie nosił charakter regularnych zawodów, posiadając swój regulamin i przewidziane nagrody. Wyznaczony po locie okrężnym A. W. po klubach, może być uważany za niejako zbiorową rewizytę klubów w A. W., jednocześnie zaś będzie po Lubelsko-Podlaskich Zawodach Lotniczych i Locie Południowo-Zachodniej Polski, trzecią w tym roku imprezą z cechami konkurencji międzyklubowej. Zlot ten wypaść ma na otwarcie *Wystawy Sportu Lotniczego*, inicjowanej przez Aeroklub Warszawski. O śmiałem tem zamierzeniu A. W. nie możemy, niestety, podać bliższych informacyj, projekty bowiem w tej mierze nie są jeszcze naszkicowane.

Gdyby zamierzenie to znalazło pełną realizację, a tego po ambitnym A. W. spodziewać się należy, Wystawa zgrupowałaby niezmiernie interesujący materjał obrazujący powstanie, rozwój i potrzeby lotnictwa sportowego.

*

Jesień! Następna wyprawa szybowcowa i wreszcie *IV-ty Krajowy Konkurs Awionetek*, urządzony przez L. O. P. P. Impreza ogólno krajowa, wyniki której w roku ubiegłym były więcej niż zadawalniające i wzbudziły wielkie zainteresowanie zagranicy postępami lotnictwa polskiego. Przypomnijmy sobie coś nie coś z poprzednich 3-ch konkursów:

I. 6.X. — 9 X.1927. Udział 5 awionetek. Pierwszą nagrodę zdobywa awionetka JD-2 (konstruktor Jerzy Drzewiecki, Politechnika Warszawska), pilotowana przez porucznika (obecnie kapitana) Kazimierza Kalinę.

II. 29 X. — 1 XI.1928. Udział 16 awionetek. Pierwsza nagroda przypada awionetce D. K. D. IV (konstrukcja braci Działowskich z Krakowa) pilotowana przez Bargiela (członka Aeroklubu Akademickiego w Krakowie, obecnie pilota Linji Lotniczych „Lot").

III. Wrzesień, październik 1930 r. Stanęło na starcie awionetek 24 reprezentujących dwie grupy. Pierwsze nagrody w swoich grupach zdobyli por. por. Żwirko i Skrzypiński, na maszynach R. W. D. konstrukcji Sekcji Lotniczej Koła Mechaników Studentów Politechniki Warszawskiej. Prototypy wszystkich tych awionetek były subwencjonowane przez L. O. P. P.

Spodziewać się należy, że w organizacji IV-go K. K. A. zajdą znaczne zmiany, przedewszystkiem ulegnie modyfikacji trasa, przeistaczając się z okrężnej na „różyczkową" t. j. formującą gwiazdę z Warszawą jako punktem centralnym. Ponadto rozważano projekty pewnego uprzywilejowania pilotów młodych, którzy dotychczas (jak np. w III-cim K. K. A. Sido i Sołtykowski) musieli walczyć ną jednakich warunkach z takimi wygami raidowymi jak np. Orliński, Żwirko, Giedgowd. Zgodnie z tą opinją zawody krajowe byłyby przedewszystkiem dla pilotów młodych, jedynie przy wystąpieniach zagranicznych rekrutowanoby załogi z pośród wytrawnych rajdowców. Pogląd przeciwny t. j. zmierzający do zachowania status quo równouprawnienia, podkreśla jego znaczenie jako dopingu dla młodych pilotów znajdujących ponadto dobre wzory u swych doświadczonych współzawodników. Pozatem i ten argument jest specjalnie ważki, zwolennicy tego poglądu znajdują, że zawody ogólno krajowe takie jak Krajowy Konkurs Awionetek powinny dawać możność eliminowania najlepszych pilotów do wystąpień o charakterze międzynarodowym, a więc z pośród doświadczonych rajdowców. Dyskusja, po uwzględnieniu jeszcze innych koncepcyj, jest, jak widzimy, interesująca.

* * *

By dać możliwie pełny obraz przewidywanych zawodów tegorocznych wspomnieć musimy jeszcze o innych niekrajowych. Do tych należy Międzynarodowy Zlot do Bukaresztu (początek czerwca), organizowany przez Aeroklub Rumunji z okazji mającej się tam odbywać konferencji Międzynarodowej Federacji Lotniczej (F. A. I.) której nasz Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej jest członkiem. Regulamin tych zawodów wskazuje, że będzie to konkurencja dość ciężka, wymagająca od zawodnika wiele doświadczenia.

*

Następny „Challenge de Tourisme Internetional (Międzynarodowy Rajd Awionetek), odbędzie się dopiero w roku przyszłym. Organizować go będzie w myśl regulminu, Aeroklub ostatniego zwycięscy, a więc Aeroklub von Deutschland. O kwestji czy Polska zgłosi swój, jak w roku poprzednim współudział, trudno dziś mówić.

SZALONY ZAKŁAD





Znany powieściopisarz profesor Władysław Umiński napisał nowelę tę specjalnie dla „Lotu Polskiego". Stanowi ona cząsteczkę cyklu lotniczego znakomitego pisarza.

Obie strony zachęcały wybrańców gorącemi okrzykami.

— Śmiało Stachu! Wygrasz napewno!

— Nie daj się bracie!

— Trzymaj się ostro, Józiu. Nic ci nie będzie!

Lecz Józef prawie nie słyszał tych apostrof. Wparł się głęboko w samego siebie i blady, milczący, z ironicznym półuśmiechem na zwartych, nawpółskamieniałych rysach, stanął na skrzydło aparatu, który drżał już cały jak w febrze od szybkich uderzeń tłoków w cylindrach potężnego silnika i od szalonego warkotu zawrotnie kręcącego się śmigła.

Sam pułkownik sprawdził w ostatniej chwili, czy spadochrony znajdują się w porządku, poczem machnięciem dłoni dał znak pilotowi.

Wielka maszyna, popychana siłą tysiąca koni, potoczyła się jak kula po gładkiej powierzchni lotniska i wnet przy pełnym gazie oderwała się od ziemi, wznosząc się w górę.

Strzałki wysokościomierza posuwały się żwawo na tarczy. W dziesięć minut po starcie wskazywały już tysiąc metrów. Józef stojąc na skrzydle, patrzał jak ziemia zapadała się pod jego nogami, a widnokrąg się podnosił. Z tej rosnącej szybko wysokości hangary wydawały się tekturowemi pudełkami rozrzuconemi na lotnisku jak dziecinne zabawki, ludzie byli podobni do słabo poruszającego się mrowiska. Decydująca chwila zbliżała się.

Tysiąc pięćset, dwa tysiące metrów! Umówiono się, że skok nastąpi dopiero z wysokości 2500 metrów, poczem samolot zacznie zniżać się gwałtownie ażeby operator filmowy mógł podążyć za spadającymi lotnikami. Józef czuł potęgujące się bicie serca. Rozpalone policzki chłostał pęd powietrza.

Jego silna wola jak struna naprężała się w niezłomne postanowienie. Tak, wygra! musi wygrać, za wszelką cenę, choćby nawet samego życia! W oczach stanęła mu nagle pewna scena z przed paru miesięcy, której wspomnienie kąsało go jak żmija jadowita w samo serce.

Było to pewnego majowego wieczoru, kiedy w cienistym ogrodzie panny Eleonory kwitły bzy, narcyzy i ogromne różowe piwonie, których subtelna woń nasycała powietrze niezrównanym balsamem i upajała jak stare wino. Pan Józef zeskoczył z roweru, oparł go o starą lipę w długiej alei i szedł w półmroku gasnącego dnia, szukając wzrokiem postaci ukochanej dziewczyny.

Wiedział, że o tej porze lubi przechadzać się i napawać tchnieniem wiosny, która wówczas roztaczała całą krasę swych wdzięków.

Nagle posłyszał srebrzysty, nerwowy śmiech z altanki, obrosłej odurzająco pachnącem caprifoljum. Stanął jak wryty; czuł że od nagłego wzruszenia nogi ugięły się pod nim i zamarło na chwilę serce.

Tej kaskadzie śmiechu zawtórował głos męski, głos tak dobrze mu znany, głos Stacha. Coś go ukłuło w piersiach. Cicho, jak łasica zbliżał się do altanki.

Tak, oboje byli tam, sami! Panna Eleonora, trzymając w dłoni wspaniale rozkwitłą peonię, siedziała na ławeczce i kokieteryjnym ruchem muskała wonnym kwiatem twarz Stacha. On wdychał z rozkoszą subtelną woń, oczy jego żarzyły się jak świętojańskie robaczki w trawie.

Kiedy dłoń panny zbliżyła się, chciwym ruchem przylgnął do niej wargami i w ciszy nocnej słychać było namiętne pocałunki, które bolesnem echem odzywały się w natężonym słuchu Józefa.

Odszedł z żądłem zazdrości w sercu. A jednak potem i on trzymał w swoich gorących dłoniach tę samą rączkę, na której jeszcze nie zastygły pocałunki kolegi. Był dziś jak żeglarz bez busoli, zabłąkany na rozkołysanem namiętnościami oceanie życia. Walczył rozpaczliwie z żywiołem, który go chciał pogrążyć w odmęty rozpaczy. Potem znów jeden uśmiech Eleonory wynosił go na podniebne szczyty, gdzie jasno świeciło słońce nadziei.



A jednak Eleonora nie była kokietką; ona tylko nie wybrała jeszcze, a wybierać ma prawo każde serce. Decyzja jej zależała może od woni kwiatów, od jednego spojrzenia, które mówi nieraz choć usta milczą, może od tchnienia wiosennego zefirka? Czyż kto kiedy zgłębił duszę i serce tej dziewczyny?

I dziś, kiedy postawiono wszystko na kartę, żaden z dwuch rywali nie był jeszcze pewny zwycięstwa.

A teraz rozstrzygnięcie zbliżało się z każdą chwilą. Zaczynała się walka o najwyższą treść życia. Skoro kobieta nie wybrała, niech los za nią zadecyduje! Takiemi drogami kroczyć musi przeznaczenie biernych istot.

Pilot daje znak ręką. Wysokościomierz wskazuje 2500 metrów.

Samolot pławi się w jaśni letniego słońca, ożywczy zimny podmuch muska policzki Józefa, który całym wysiłkiem woli nakazuje duszy spokój. Teraz trzeba skakać przez Rubi-

kon życia, tam w dole czeka albo śmierć albo najwyższa z nagród, o jaką może pokusić się człowiek. Odezwała się mitraljeza: ostre, szybko po sobie następujące strzały oprzytomiły marzącego ciągle Józefa. Stach wyprostował się nagle na skrzydle i bez wahania, jak automat rzucił się w bezdenną przestrzeń.

— Eleonora! — wyszeptał Józef. I z tem słowem, jak z talizmanem na ustach, naśladował kolegę. Przez jedno mgnienie oka ujrzał nad sobą oddalającego się szybko srebrzystego ptaka, który niedawno unosił go na swoim grzbiecie, a teraz pozostawił własnym siłom i losom.

Oh, spadanie! Ten pęd w dół ku matce ziemi, która tak zazdrośnie przyciska do łona swoje dzieci! ten pęd, w którym wszystka krew spływa do serca, napełnionego przejmującym wszystkie fibry lękiem. Józef z palcem na sprzączce spadochronu leciał jak ciężki kamień.

Z każdą upływającą sekundą potężniał mu w uszach dziki poszum powietrza, które rozpierał swem pozbawionem wszelkiego oparcia ciałem. A jednak w porywach tego huraganu wyraźnie słyszał potężniejące uderzenia własnego serca. Nie był to już strach wobec niebezpieczeństwa, nie! Opanowany był radosnem podnieceniem. Czyż z każdą sekundą nie zbliżał się do upragnionego celu? Może teraz właśnie Eleonora, nieświadoma, że spełnia się jej przeznaczenie, zrywa wonne kwiaty w swoim ogrodzie? Z początku Józef liczył sekundy: raz, dwa, trzy, dziesięć, dwadzieścia! Obrachował sobie przedtem dokładnie, ile ich musi upłynąć, ażeby jego wolno spadające ciało, według danych z fizyki, przebyło w przestrzeni 700 metrów. Było to niezawodnie maximum jakie może osiągnąć człowiek, nawet obdarzony taką zimną krwią jak on! Już kres wysiłku! Zapierało mu dech w piersiach; wicher szarpał niemiłosiernie jego odzieżą, jakby chciał rozebrać go do naga. Tracił niemal przytomność, krew niepowstrzymaną falą uderzała mu do głowy. Jeszcze chwil kilka a wola odmówiłaby mu posłuszeństwa. Pociągnął więc nerwowym ruchem za kółko, ażeby otworzyć zbawczy spadochron. I nagle zadrżał. Czyżby siły jego wyczerpały się już w tych zapasach z demonem ciężkości? Albo może mechanizm się popsuł? Bo pęd wzrastał nieubłaganie a spadochron nie otwierał się.

Jedno, drugie rozpaczliwe targnięcie. Daremne wysiłki!

I Józefowi wydarł się nagle z przytłoczonych piersi okrzyk zgrozy wobec nieuniknionej śmierci. Namiętna żądza życia wybuchnęła żywiołowym protestem z dna jego duszy. Nie chce umierać, choćby nawet dla Eleonory. Nie chce, żeby jego ciało zamieniło się w bezkształtną miazgę krwi i pogruchotanych kości. Szybko jęło przemykać się przed oczami całe jego młode życie, pełne pracy i niebezpieczeństw a tak niestety ubogie w to co mu nadaje najwyższą treść.

Lecz ten błyskawiczny kalejdoskop wydarzeń zgasł równie szybko jak się zaczął. Górowały nad temi mękami duszy dojmująco przykre wrażenia, te same jakich doświadczać mus. spadający z podniebа pocisk armatni. Bo napór huraganu rósł w piekielnie szybkiem tempie. Jakiś potężny ucisk gniótł mu niemiłosiernie stopy. Tak musiałby się czuć człowiek, przechadzający się po Jowiszu lub Saturnie, gdzie siła ciężkości przewyższa stokrotnie siłę przyciągania ziemskiego Musiał wyprężyć nogi, ażeby nie zwinąć się w jakiś kłąb bolesny. Powietrze stawało się dotykalnem, niemal twardem jak woda potoku, toczącego się niepowstrzymanym pędem, jak ciężki piach. Miał wrażenie, że zimna kaskada spływa wzdłuż jego ciała od nóg do samej głowy i tutaj rozpływa się nagle w nicość; bo wokoło jego otwartych przerażeniem ust tworzyła się dusząca próżnia. Piersi, w których łomotało przejęte już śmiertelną trwogą serce, daremnie podnosiły się i opadały, ażeby złapać ożywczy oddech.

Oh, powietrza! choć trochę tego powietrza, które przewala się wokół jego ciała ciężką, jak uderzenie bałwanów morskich, strugą.

Wola, niedawno jeszcze napięta jak cięciwa łuku, załamywała się. Ziemia, ten potwór, który za chwilę miał go zmiażdżyć, zbliża się; oh Boże, jak szybko i nieubłaganie! Zamglone oko rozróżniało już hangary i mrowie ludzi biegających trwożnie w różnych kierunkach, z zadartemi głowami, wymachujących rękami. Jeszcze tysiąc metrów tego zawrotnego ruchu i katastrofa stanie się faktem. Ciało śmiałka uderzy w miękką ziemię ciężko i zagłębi się w niej jak bomba lotnicza. Śmierć, śmierć szybka jak piorun, nieubłagana, okrutna!

Kiedy wola obezsilniona załamie się, mózg ogarnia apatja, poprzednica nicości. Józef już nie myślał, nie bał się. Gdyby nie duszność, ta okropna duszność! Szum w uszach, szum niezależny od pędu rozwścieczonego powietrza, rozgalopowane pulsy w skroniach, żar krwi pędzonej masażem wichru od stóp do głowy, potem świadomość gaśnie jak zdmuchnięta świeca.

Nagle bolesne szarpnięcie! Jakaś potężna siła porwała go za ramiona i brutalnie dźwignęła w górę. Miał wrażenie, że ta potęga rozerwie go na dwoje. Stawy trzasły mu w ramionach. Spadochron otwarty!

Pierś spragniona oddechu chwyta już powietrze, które staje się coraz miększem, jeszcze kilkanaście sekund, a dziki huragan zamienia się w jakiś słodki zefir, który pieści jego zmęczone ciało i chłodzi rozognione lica, stopy dotykają czegoś miększego niż ów śmiertelny słup zgęszczonego powietrza, który sprawiał mu taką mękę. Ziemia!

Słyszy gwar rozkrzyczanych piersi, czyjeś ręce chwytają go, uwalniają z pasów. Leży nawpół przytomny, drżący

Niosą go i kładą w kasynie na otomanie. Lekarz pułkowy naciera mu skronie, wlewa coś do ust. Wokoło przerażone oczy kolegów śledzą każde drgnienie jego twarzy. Słyszy urywane słowa podziwu i nagany.

— A to warjat! Tysiąc pięćset metrów! Byliśmy pewni, że to katastrofa. Jak można było?

Upływa dobra godzina zanim Józef wraca zupełnie do przytomności. Już wie, że wygrał! I jak wygrał! Mają go za bohatera za szaleńca, podziwiają go. Pułkownik wspomina o trzech dniach aresztu za wyraźne i niepotrzebne igranie z życiem Nic to! Zwyciężył!

Lecz nagle w jego sumieniu odzywa się wyrzut. Czyż ma prawo nazwać się zwycięscą? Czyż nie przyszło ono pomimo jego woli? Czy może podać lojalnie dłoń Eleonorze i patrzeć jak jego kolega wyrzeka się szczęścia, którego on, Józef, tak niezasłużenie dostąpi? Chce się podnieść, szuka wzrokiem Stacha. Ten stoi u jego wezgłowia, smutny. Wyciąga dłoń,

— Jest twoja — szepce, odwracając się. Łza świeci w jego oku.

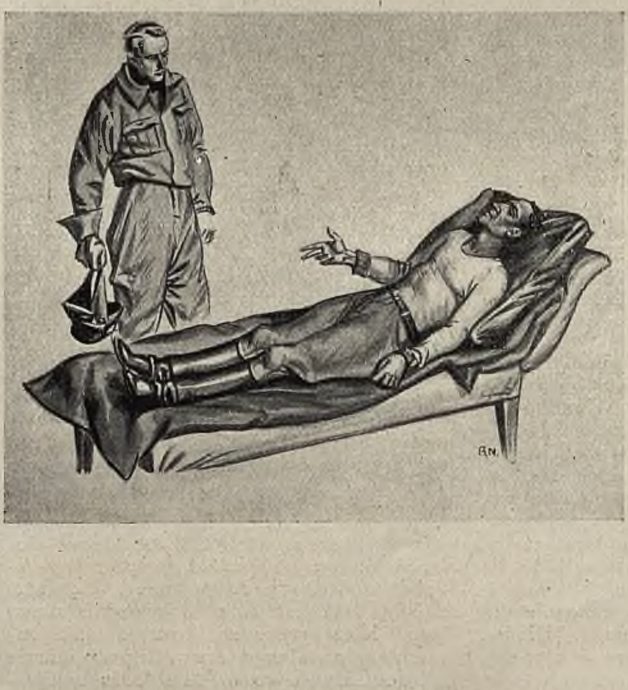
Józef zrywa się. Pragnie wyznać wszystko, opowiedzieć swoje męki, uznać swoją porażkę. Na Boga! Czyż on naprawdę wygrał ten szalony zakład?

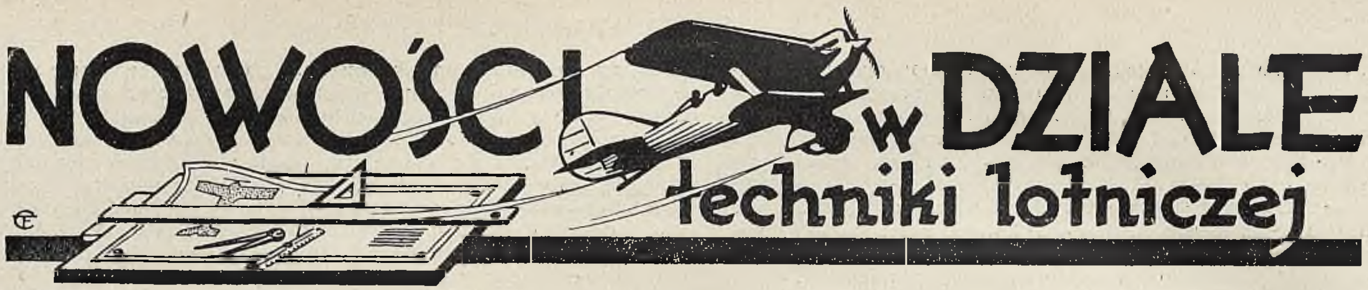
Leży, a w jego duszy rozgrywa się okropna walka. Przymyka oczy, oh zasnąć. I oto nagle staje przed nim jej postać, staje i uśmiecha się.

— Tak, Opatrzność! Jestem darem boskim dla serca, które nie waha się pęknąć, ażeby posiąść moje własne.

Widziadło znika, a na twarzy Józefa rozlewa się błogość niebiańska. Już nie wyzna nikomu co przeszedł, niech to pozostanie jego tajemnicą do końca życia. Zamyka oczy i oddaje się słodkim marzeniom. Potem zasypia głęboko, jak chory w chwili przesilenia się niebezpiecznej choroby.

Koniec.





NOWOŚCI w DZIALE techniki lotniczej

Samoloty

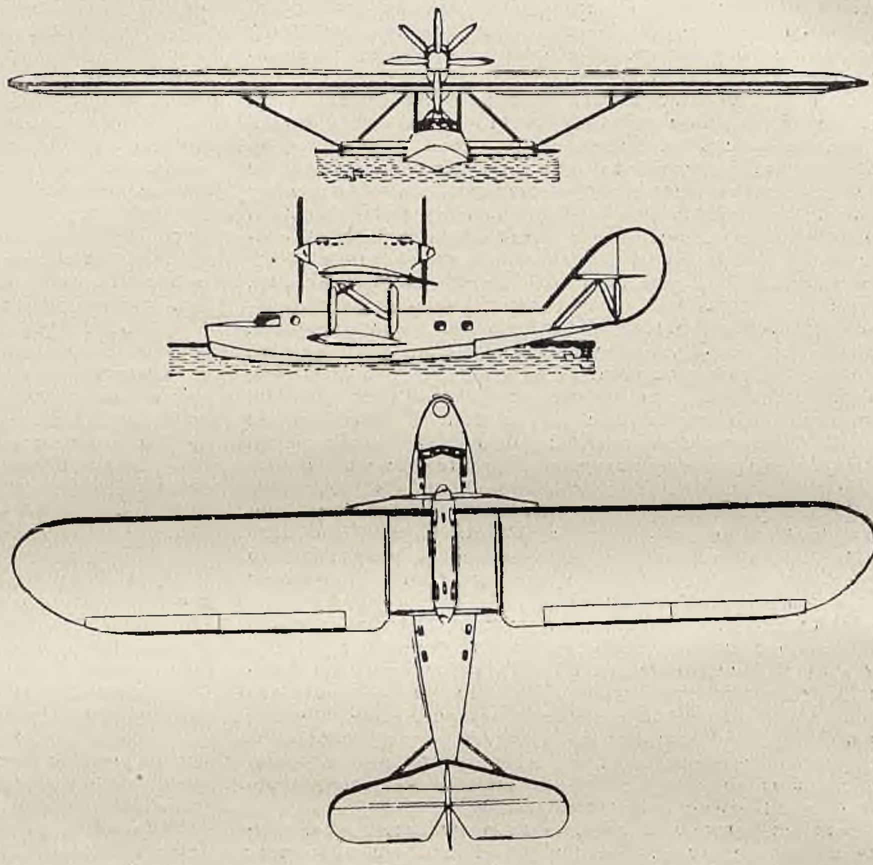
FRANCJA

Latécoère 38-O. — Jest to wodnopłat zbudowany na zapotrzebowanie Towarzystwa Poczty Lotniczej (Aéropostale). Służyć ma do przenoszenia poczty przez Południowy Ocean Atlantycki, to też w konstrukcji zwrócono szczególną uwagę na odpowiedni zasięg i bezpieczeństwo przelotu. Co do układu, to przypomina Dornier-Wal'a we wszystkich zasadniczych punktach.

Skrzydło posiada szkielet metalowy, dwudźwigarowy, kryty płótnem. Wydłużenie większe niż u Dornier'a, a mianowicie $\lambda = 7$. Końce skrzydła są owalne.

Lotki długie i wąskie są dwudzielne i posiadają na całej niemal krawędzi spływu wąską loteczkę kompensacyjną, wychylaną automatycznie przy ruchu lotki. Dolna nasada skrzydłowa służy jako pływak dla utrzymywania równowagi poprzecznej na wodzie. Pływak ten posiada profil obustronnie wypukły i pokryty jest blachą duralową; u jego krańców, ściętych prostokątnie, znajdują się węzły zastrzałów nośnych i przeciwnośnych, których po dwie pary jest po każdej stronie kadłuba. Baldachim utrzymywany jest przez dwie pary wspórek N, usztywnionych ściągnami o płaszczyznach prostopadłych do podłużnej osi samolotu.

Kadłub mieści na samym przodzie posterunek służby morskiej, zamykany w czasie lotu; następnie mały przedział ładunkowy, poczem sterownię. Sterownia wyposażona w podwójne sterowanie i wszystkie przyrządy, jest całkowicie oszklona. Okna górne i boczne dają się odsuwać. Bezpośrednio za sterownią mieści się kabina radjowa i nawigacyjna. Stąd wiedzie korytarzyk między zbiornikami paliwa, wiodący do kabiny „mieszkalnej" załogi. Z tyłu wreszcie znajduje się drugi przedział ładunkowy. Silniki są umieszczone nad skrzydłem we wspólnej osłonie w tandem. Mechanik może w czasie lotu dostać się pomiędzy oba silniki (od dołu, przez otwór w skrzydle) i uskutecznić drobne naprawy. Szkielet kadłuba składa się z wręgów, podłużnic i listew usztywniających, pokrycie blachą z lekkiego stopu. Ochronę od korrozji uzyskano przez oksydację i pociągnięcie specjalnym lakierem. Największa szerokość kadłuba wynosi 2,5 m, zaś długość 15 m. (mniej niż połowa rozpiętości). Opierzenie klasyczne, zbudowane z kształtowników duralowych, pokryte płótnem.



Wodnopłatowiec Latécoère 38-O.

Charakterystyki:

Wymiary: b = 31,4 m.
l = 16,75 m.
t = 4,4 m.
h = 6,0 m.
S = 130 m².

Silniki: Hispano-Suiza; N = 2 × 650 MK.

Ciężary: Pw = 5534 kg.
Pu = 5102 kg.
Pc = 10636 kg.
ps = 81.8 kg/m²
pn = 8,2 kg./MK

Cechy lotu: Vmax = 214 km/g.
Vek = 165 km/g.
H = 4200 m.
D = 4500 km.

Ciężar użyteczny składa się z:
Załogi — 352 kg.
Paliwa — 4250 kg.
Ładunku handlowego — 500 kg.

Potez 42. — Sanitarny samolot ekonomiczny, pozwalający na pomieszczenie jednego chorego i pilota. Zbudowany cały z drzewa, pokryty płótnem. Jednopłat z dolnem skrzydłem wolnonośnem, składającem się z trzech części: środkowa jest związana na stałe z kadłubem, który tworzy niska belka skrzynkowa zbudowana z 4 podłużnic i ram poprzecznych, zewnątrz obita sklejką. Skrzydło jest dwudźwigarowe, konstrukcji klasycznej. Skrzydło zwęża się znacznie ku krańcom, które są zaokrąglone. Długie, wąskie lotki nie są odciążone i nie sięgają krańców.

Belka kadłubowa tworzy podłogę dla przedziału pilota i pomieszczenia chorego. Oprofilowanie górne kadłuba jest lekkie i w dużej części — a mianowicie na całej długości noszów z chorym — odejmowane. Do przedziału pilota wiodą drzwiczki z lewej strony kadłuba. Przedział ten jest otwarty. Widoczność dobra, ograniczona tylko pionowo w dół. Podwozie trójnogowe z amortyzacją krążkami zgniatanymi. Koła posiadają hamulce. Zamiast płozy ogonowej jest kółko zwrotne. Opierzenie duże, ster kierunkowy odciążony.

Nosze zawieszone są elastycznie; w pokrywie kadłuba przewidziane są dwa podłużne okienka. Przedział chorego jest ogrzewany elektrycznie (instalacja 300 W.).

Samolot nie jest zbyt lekki, może dzięki dużemu wydłużeniu i niskiej belce kadłubowej. To też stosunek ciężaru użytecznego do własnego nie jest wysoki $\left(\frac{Pu}{Pw} = 0{,}37\right)$ Przez to, że niema miejsca dla lekarza ogranicza się zakres stosowania; pozatem dzięki położeniu przedziału chorego poza środkiem ciężkości zmienia się znacznie wyważanie samolotu. Niezaprzeczoną korzyść daje zastosowanie dolnego skrzydła przy starcie i lądowaniu — co w samolocie sanitar-

nym jest szczególnie ważne ze względu na wstrząsanie chorego.

Charakterystyki.

Wymiary: b = 12,84 m.
l = 7,94 m.
h = 2,34 m.
S = 20 m².
Silnik: Salmson 9AC; N = 120 MK.
Ciężary: Pw = 708 kg.
Pu = 262 kg.
Pc = 970 kg.
ps = 48,5 kg/m²
pn = 8 kg/MK.
Cechy lotu: Vmax = 185 km/g.

ITALJA

Savoia S-55. — Nie jest to nowy typ, jednak do niedawno odbytego przelotu eskadrowego przez Atlantyk Południowy wprowadzono pewne modyfikacje i warto przypomnieć w ogólnych zarysach piękną koncepcję tego samolotu, który ma za sobą wiele udanych raidów.

Układ bardzo prosty: skrzydło wolnonośne wsparte bezpośrednio na dwuch pływakach — kadłubach. Nad skrzydłem silniki (dwa) ustawione w tandem. Opierzenie jest zamocowane na końcu dwuch dźwigarów biegnących od pływaków i skrzydła ku tyłowi. Konstrukcja jest drewniana, pokrycie sklejkowe.

Przedział pilotów mieści się w środkowej części skrzydła., W pływakach pomieszczono zapas paliwa (w każdym pływaku 3 zbiorniki po 630 l. i 4 po 205 l.). W lewym pływaku urządzono też kabinę radjo, wyposażoną w stację odbiorczo-nadawczą (telegraf i fonja). Dla wypoczynku piloci mogli opuszczać sterownię w czasie lotu i przechodzić do pływaków.

Zasilanie paliwem odbywało się zapomocą 2 pomp napędzanych od silników; pompy czerpały paliwo z kolektora wspólnego dla wszystkich zbiorników danego pływaka. Stan wody chłodzącej mógł być ręczną pompą uzupełniany w czasie lotu ze zbiornika umieszczonego w skrzydle. Smar był zawarty w zbiorniku między silnikami; główny zapas smaru znajdował się w skrzydle, skąd mechanik mógł pompować ręcznie w czasie lotu do głównego zbiornika.

Charakterystyki:

Wymiary: b = 24 m.
l = 16 m.
h = 5 m.
S = 93 m².
Ciężary: Pw = 5000 kg.
Pu = 5000 kg.
Pc = 10000 kg.
ps = 107,5 kg/m².
pn = 8,75 kg/MK
Cechy lotu: Vmax. = 170 — 220 km/g.

(W wysokiem obciążeniu powierzchni i mocy widać jeden z warunków sprzyjających wypadkom po starcie nocnym z nad brzegów afrykańskich).

RUMUNJA

Carafoli CW-8. — Samolot pościgowy, który dał dobre wyniki w dotychczasowych próbach.

Dolnopłat wolnonośny, zbudowany z drzewa. Skrzydło zwęża się ku krańcom. Lotki dają się równocześnie opuszczać (dla zmniejszenia szybkości przy lądowaniu).

Pilot posiada ze swego miejsca doskonałą widoczność, tak bardzo ważną dla pościgowca. Linja kadłuba jest gładka za wyjątkiem garbów dla 3-rzędowego silnika. Owiewek za głową pilota przechodzi w statecznik pionowy bez wyraźnego wygięcia ku górze, czem przypomina konstrukcje Cousinet'a.

Podwozie jest trójnogowe z owiewkami dla kół.

Charakterystyki.

Wymiary: b = 11,5 m.
l = 7,1 m.
h = 2.5 m
S = 18,2 m²
Silnik: Lorraine „Courlis"; N = 600 MK.
Ciężary: Pw = 990 kg
Pu = 440 kg
Pc = 1400 kg
Cechy lotu: Vmax = 317 km/g.
Czas wznoszenia na 3 km. 3'44"
" " " 5 " 8'30"
H = 9000 m.

Samolot CW-8 wykonywa podobno całą akrobację łącznie z lotem nurkowym na pełnym gazie.

Sterowce.

STANY ZJEDNOCZONE

Z. R. S. 4. Stany Zjednoczone postępują konsekwentnie po linji swej polityki sterowcowej, nie zrażając się ani własnemi niepowodzeniami (Shenandoch 1925 r.) ani katastrofą R-101. Sterowiec jest tam traktowany przedewszystkiem jako narzędzie wojenne, nieocenione dla działań morskich.

Przystąpiono obecnie do budowy nowego, olbrzymiego sterowca Z. R. S. 4 w zakładach Goodyear-Zeppelin Corp. w Akron. Jego pojemność ma wynosić 180.000 m³. Gazem nośnym ma być nie wodór, lecz hel, niepalny i nietrujący. Gaz zawarty będzie w szeregu balonetów niezależnych od siebie.

Szkielet sterowca będzie systemu Zeppelina. Wewnątrz powłoki jest przewidziane pomieszczenie dla 6 samolotów, które w czasie lotu będą mogły startować i „lądować". Największą nośność stanowi rozwiązanie zespołu napędowego.

Napędu dostarcza 8 silników Maybach po 560 MK. Silniki te są ukryte wewnątrz powłoki, nie stawiają więc żadnego dodatkowego oporu. Ruch przenosi się na śmigła zapomocą długiego wału i kół zębatych. Śmigło daje się dowolnie ustawiać przez obrót naokoło poprzecznego wału napędowego w ten sposób, że oś ciągu śmigła można obrócić w granicach 0° do 90° ku górze. W skrajnem górnem położeniu śmigło działa wyłącznie jako helikopter. W pośrednich położeniach nadaje sterowcowi prócz ruchu w górę odpowiedni ruch naprzód. Praktyczność tego urządzenia została wypróbowaną — narazie laboratoryjnie. Ta nowość ma zapewnić sterowcowi nader wielką szybkość wznoszenia się (do 10 m/sek.) i łatwe manewrowanie przy lądowaniu, tembardziej, że silniki mogą być uruchomione wstecz.

Długość Z. R. S. 4 ma wynosić 230 m.
Największa średnica 45 m.
Moc łączna 4480 MK.
Największa szybkość 134 km/godz.
Szybkość podróżna 90 km/godz.
Zasięg przy szybkości podróżnej ma być 16800 km.

Narazie zasięg właśnie jest jednym z punktów, w których samoloty nie mogą rywalizować ze sterowcami.

Ś. † P.

STANISŁAW MICIŃSKI

Prezes Komitetu L. O. P. P. w Grodnie.

W dniu 22 marca r. b. zmarł w Warszawie.

W zmarłym traci L. O. P. P. niestrudzonego działacza, którego niestrudzonej pracy zawdzięcza utworzenie lotniska w Grodnie.

Cześć Jego pamięci!

JERZY LEWESTAM

Kitty. 1)

NOWELA.

Najprzód Tomasz po wyjściu z wojska latał na Polskich Linjach Lotniczych jako pilot na trasie Warszawa — Gdańsk. Warszawa — Poznań, lecz i tu jak i w wojsku zresztą, pokrzyżował mu plany koniak. Pewnego poranka zapominając o pasażerach, ot tak sobie dla radości życia, wykonał swym ciężkim Fokkerem klasyczną akrobację. Zaczął od niewinnej glisady na lewe skrzydło, a później ha, hulaj dusza: looping, beczka, pikowanie w dół; czego tam wkońcu nie było. Zupełnie tak jak gdyby siedział na zwinnej pościgówce i walczył z niewidzialnym wrogiem.

Koledzy piloci, stojący w na lotnisku byli zachwyceni. Nigdy nie sądzili, że Fokkerem można tak latać. Mniej zachwyconymi jednak okazali się pasażerowie. Zwłaszcza pewien tęgi, poważny mecenas, który wygramolił się z kabiny blady jak trup i powlókł się prosto do zawiadowcy portu.

— Cóż to u djabła, marmeladę z pasażerów chcecie zrobić? — darł się na całe gardło — Ja was nauczę, do kryminału wsadzę, w kajdany zakuję, ja was..., ja was... — pienił się, waląc pięścią w stół.

— Spokojnie, spokojnie panie mecenasie. Jest to wypadek zgoła wyjątkowy. Nic się przytem nie stało, lecz zapewniam pana, że pilot zostanie ukarany.

I ukarano Tomasza. Poprostu „Lot", pomimo jego niewątpliwych walorów powietrznych, nie mógł tolerować takiego pilota komunikacyjnego. Pokazano mu drzwi.

Tomasz znalazł się bez posady. Był zawodowym oficerem i lotnikiem, pozatem żadnej specjalności, nic. Zaangażować się na urzędniczka za 250 złotych miesięcznie i cały dzień ślęczyć nad jakiemiś idjotycznemi księgami, gdy w żyłach płynie krew asa, także nie tak łatwo.

Pozostał więc tylko koniak.

Tomasz z beztroską dziecka przesiadywał wieczorami w knajpach.

— Gdy skończą mi się pieniądze — mawiał do swych przygodnych przyjaciół pozostanie mi jeszcze ta oto zabawka. To mówiąc gładził pieszczotliwie swój mały browning. Ot i wszystko. Finita la comedia!

Pewnego dnia spotkał w barze kpt. Jareckiego, swego dawnego druha z 34 eskadry, z którym nie jedną chwilę na froncie razem spędzili. Był właśnie po dobrej wstawie, nienaturalnie podniecony i wesół.

— Tomek!

— Jerzy!

Padli sobie w objęcia.

— Co ty wyrabiasz? — pytał Jarecki — Słyszałem, że podobno pijesz?

— A piję, co mam robić — odparł ponuro Tomasz. Wylano mnie do cywila, a teraz koniec z linjami, więc topię resztki życia w alkoholu. Kto wie czy to jeszcze nie najlepsze.

— Wstydź się! Co za głupie gadanie. Weź się do jakiej pracy. Chłop zdrów jak byk. Przetrzymał Niemców, Bolszewików, a teraz poddaje się, bo... bo panicza wylano z posady Rękawy zakasać zucha i do roboty!

— Dobrze ci gadać, chcesz abym odrabiał kawałki? Nie, przyjacielu Lepiej troszkę ołowiu w łepetynę.

Wówczas Jarecki zaczął mówić. Co mówił i jakich używał argumentów na przekonanie przyjaciela pozostanie tajemnicą, dość że w dwa tygodnie po tej rozmowie Tomasz został radjotelegrafistą „Cidny", latającym na szlaku Warszawa — Paryż. On, jeden z najlepszych akrobatów powietrznych w armji, idealny pilot komunikacyjny — radjotelegrafistą.

— Niech się najprzód odzwyczai od picia — powiedział dyrektor „Cidny" — przecie za to wylano go z „Lotu". Nie pomogły zabiegi i protekcje ruchliwego Jareckiego.

Dyrektor się zaciął:

— Później może. Zobaczymy. Niech się jednak najpierw odzwyczai od butelki.

Zawsze jednak przyjemniej jest dla lotnika być choćby radjotelegrafistą i latać, aniżeli sumować długie kolumienki cyfr w jakimś arcynudnym banku.

* * *

W ciągu 6 miesięcy Tomasz latał do Wrocławia, Pragi, Paryża. W ciągu 6 miesięcy miał przed oczyma tę samą szachownicę drogi, te same wioski, wzniesienia, góry. Trafiłby z zamkniętemi oczyma. Ale Tomasz nie był już pilotem. Ze słuchawkami na uszach tkwił nieruchomo obok szczęśliwego kolegi i łapał informacje: „Za Strasburgiem lecieć zupełnie nisko, będziecie mieli pomyślny wiatr. Hallo, zupełnie nisko!" Trącał kolegę w bok i czynił wymowny ruch ręką. W dół! Wówczas Fokker zniżał lot. I tak mniej więcej było zawsze. Często informacje owe były nawet dla Tomasza zbyteczne; prowadził go ów nieomylny ptasi instynkt.

Zaszła w nim jednak zasadnicza zmiana. Przestał pić. Czasami, ale to bardzo rzadko; marzył o tem jak to będzie, gdy znów zostanie pilotem.

* * *

Ranek był chmurny. Wiał lekki, południowo-zachodni wietrzyk.

Tomasz siedział na górce w bufecie warszawskiego lotniska i pośpiesznie, w towarzystwie pilota Czecha, pił herbatę, zagryzając wielką pajdą chleba z szynką. Pił wielkiemi łykami parząc sobie niemiłosiernie gardło. Do startu pozostawało zaledwie 12 minut, a nie lubił latać „na pusty żołądek".

— Będzie huśtawka nad górami — mruknął Czech.

— A będzie — potwierdził Tomasz. — Czy dużo mamy pasażerów?

— Dużo? Żartujesz. Komu się chce latać w taką psią pogodę. Jest jedna pasażerka.

— Psiakrew, pasażerka. Tomasz nie lubił kobiet w kabinie. Twierdził, że nie potrafią rozumieć powietrza.

Gdyby była chociaż ładna, ale napewno okaże się suchą, kostyczną globtroterką włóczącą się po międzynarodowych szlakach, posiadającą nieodłączną skórzaną walizę, nieprzemakalną gabardinę i pantofelki na niskich obcasach. Un tipe très moderne.

Znali obydwaj te typy uwspółcześnionych kobiet i czuli do nich szczerą abominację.

* * *

Mechanik dał pełny gaz. Poczem silniki ścichły.

Gotowe!

Tomasz jak zwykle zajął swe miejsce koło pilota.

(d. c. n.)

Opis uroczystości poświęcenia lokalu Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej z powodów od redakcji niezależnych umieścimy dopiero w Nr. 8 „Lotu Polskiego".

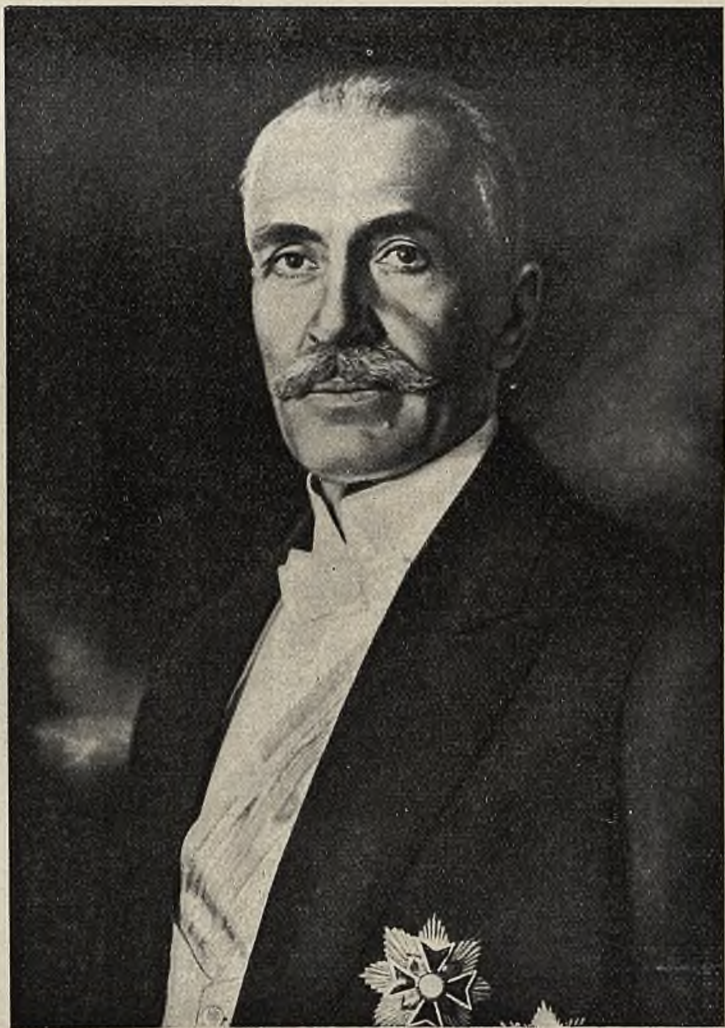
Redaktor: *Jerzy Witkowski.* Wydawca: *Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej.*

Zakł. Graf. „Drukarnia Bankowa", Moniuszki 11.

Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej
CZŁONEK F. A. I.
Warszawa, Krakowskie Przedmieście № 11
Adres telegraficzny: Aeroklub Warszawa
Telefon 603-70 Sekretarjat A. R. P.
Telefon 265-95 Komisja Lotn. Sport.

BIULETYN

Nr. 7 (43).
15.III — 31.III 1931.



PAN PREZYDENT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Profesor Dr. Ignacy Mościcki

RACZYŁ ŁASKAWIE PRZYJĄĆ PROTEKTORAT NAD AEROKLUBEM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Przyjęcie członków

Przyjęci zostali do Aeroklubu jako członkowie zwyczajni:

Ryszard ADAMOWICZ, Radca Ministerjalny — Warszawa.
Zbigniew ARNDT, Sekretarz Zarz. Gł. L. O. P. P. — Warszawa.
Rene DUVERNOY. Major pilot Obserwator Franc. Misji Wojskowej.
Henryk GÓRECKI, Radca prawny P. L. L. Lot. — Warszawa.
Józef JASIŃSKI. Kpt.-pilot. — Warszawa.
Stanisław KRZYCZKOWSKI, Inż. Kierownik techn. P. L. L. Lot. — Warszawa.
Dr. inż. Tomasz KLUZ, Kierownik ref. rozb. w Wydz. Lotn. Cyw. — Warszawa.
Inż. Marjan MICHAŁOWSKI — WARSZAWA.
Józef MYSTKOWSKI, Kierownik działu Handl. Finans. P. L. L. Lot.
Inż. Felicjan POLTURAK, Referent Wydz. Lotn. Cyw. M. K. — Warszawa.
Marjan ROMEYKO, Major. dypl. — Warszawa.
Jerzy Stanisław RUDLICKI, Kierownik Biura Konstr. Zakł. Mech. Plage i T. Laśkiewicz. — Lublin.
Jan WILCZYŃSKI, Sekretarz Generalny P. L. L. Lot. — Warszawa.
Jerzy WEBER, Vice-Dyrektor Państw. Zakł. Lotn. — Warszawa.
Franciszek WIEDEŃ, Podpułkownik Dowódca I-go Pułku Lotniczego — Warszawa.
Inż. Ludwik ZEJFERT, Major rezerwy wojsk. lotn. — Warszawa.

Rekordy międzynarodowe.

F. A. I. zatwierdziła następujące rekordy międzynarodowe:

KLASA C. (Samoloty silnikowe)

Z obciążeniem użytecznem 2000 kg

Rekord wysokości (Włochy).
Sandro Passaleva na samolocie Savoia-Marchetti S. 71, 3 silniki Walter „Castor".
Lotnisko de Cameri (Novara) 29 stycznia 1931 r. . . . . 6.540 mtr.

Samoloty lekkie — 1-sza kategorja

Rekord odległości w linji prostej (Francja).
Lalouette et Permangle, na samolocie Farman 231 silnik Renault 95 KM.
D'Istres — Villa Cisneros, 11 i 12 stycznia 1931 . . . . 2.912 km.

Samoloty lekkie — 2-ga kategorja.

Rekord szybkości na 100 klm. (Francja).
Salel et Quintaa, na jednopłat. Farman 230, silnik Salmson 40 KM.
na trasie
Villesauvage — la Marmogne 13 lutego 1931 r. . . . 168 km. 20 m.

REKORDY KOBIECE.

KLASA C.

Rekord długotrwałości z zapatrywaniem w locie. (Stany Zjedn.)
Miss Evelyn (Bobby) Trout i Miss Edna May Cooper na jednopłat.
Curtiss Robin, z silnikiem Challenger 170 KM. Los Angeles Airport
Los Angeles, Californie 4—5—6—7—8—9 stycznia 1931 r. . . 123 godz.

Warszawa, dnia 31 marca 1931 r.
L. dz. 292/31.

AEROKLUB RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
(—) *B. J. Kwieciński*
Sekretarz Generalny.

LIGA OBRONY POWIETRZNEJ I PRZECIWGAZOWEJ

LOPP

BIULETYN

Nr. 41.

ZARZĄD GŁÓWNY

Zakończenie egzaminów w Szkole Mechaników Lotniczych. W dniu 27.II. r. b. zakończyły się egzaminy w Cywilnej Szkole Mechaników Lotniczych w Bydgoszczy.

Do egzaminu przystąpiło 65 absolwentów. Świadectwo ukończenia Szkoły i tytuł „mechanika lotniczego", przyznano 55 absolwentom, w tej liczbie 3 z adnotacją „bardzo dobry", 26 z adnotacją „dobry", 19 z adnotacją „dostateczny" i 7 z adnotacją „ledwie dostateczny".

Ogółem za cały czas istnienia Cywilnej Szkoły Mechaników Lotniczych w Bydgoszczy, Szkołę ukończyło i uzyskało tytuł „mechanika lotniczego" 151 uczni.

Przyznano tytuł „mechanika lotniczego" i wydano świadectwo ukończenia Szkoły niżej wymienionym wychowankom podług kolejności lokat:

1. Piotrowskiemu Czesławowi
2. Pisanko Józefowi
3. Wójcikowi Marjanowi
4. Bakalarskiemu Hilaremu
5. Chomickiemu Konstantemu
6. Funkiewiczowi Kazimierzowi
7. Dzietczenia Piotrowi
8. Kuczyńskiemu Leonidowi
9. Łukasikowi Józefowi
10. Mnichowi Janowi
11. Napierkowskiemu Janowi
12. Petelczycowi Wacławowi
13. Pedrycowi Stanisławowi
14. Tustanowskiemu Kazimierzowi
15. Zielonce Grzegorzowi
16. Antoniukowi Janowi
17. Burdzel Tomaszowi
18. Barańskiemu Teofilowi
19. Feszlerowi Adamowi
20. Kwoce Witowi
21. Łozowskiemu Alfonsowi
22. Łukszy Tadeuszowi
23. Małeckiemu Stefanowi
24. Mandelke Bernardowi
25. Zabielskiemu Bronisławowi
26. Zawadzkiemu Władysławowi
27. Zdanowiczowi Aleksandrowi
28. Brzezickiemu Piotrowi
29. Królowi Edmundowi
30. Adamczykowi Antoniemu
31. Cyganowi Bolesławowi
32. Czekajowi Władysławowi
33. Hałgasowi Ludwikowi
34. Jakubowskiemu Józefowi
35. Jurkiewiczowi Ryszardowi
36. Kwiatkowskiemu Władysławowi
37. Kowieskiemu Ryszardowi
38. Krasińskiemu Janowi
39. Markowskiemu Markowi
40. Sosnowskiemu Edwardowi
41. Szajnarowi Romanowi
42. Wróblewiczowi Janowi
43. Adamusiakowi Longinowi
44. Jaszczukowi Marjanowi
45. Maćkowskiemu Konradowi
45. Prokopowiczowi Adolfowi
47. Sikorze Wiktorowi
48. Szostakiewiczowi Wiktorowi
49. Palaczowi Stanisławowi
50. Spiżowi Józefowi
51. Wyżykowskiemu Ryszardowi
52. Cywce Czesławowi
53. Drzemczewskienu Hipolitowi
54. Machowskiemu Marjanowi
55. Piątkowskiemu Franciszkowi.

KOMITETY WOJEWÓDZKIE

KOMITET WOJ. ŚLĄSKI.

VIII Tydzień Lotniczy L. O. P. P. W dniu 7. III. 1931 odbyła się w Śląskim Komitecie Wojewódzkim L. O. P P. konferencja w sprawie VIII Tygodnia Lotniczego. W konferencji wzięli udział delegaci wszystkich Komitetów Powiatowych i Miejskich oraz Wojewódzkiej Sekcji Kolejowej. Konferencja miała na celu omówienie wszystkich spraw dotyczących VIII Tygodnia Lotniczego, który ma się odbyć w terminie od 7 do 14 czerwca br., oraz ujednostajnienie wszystkich wysiłków i całej akcji jakoteż usprawnienie organizacji. Na konferencji ustalono szereg dyrektyw dotyczących szczególnie propagandy płatowcowej jak jakoteż szereg innych imprez.

Po omówieniu spraw bieżących, jak kursu p. w. lotniczego, organizacji Kół szkolnych, kursu o. p. g., budowy lądowisk, konferencję zakończono.

Rozbudowa lotniska L. O. P. P. w Katowicach i projekty na przyszłość. W dniu 14 bm. odbyła się w sali konferencyjnej gmachu administracyjnego na lotnisku w Katowicach konferencja sprawozdawcza, dot. dotychczasowej rozbudowy lotniska i projektów na rok 1931, w której wzięli udział przedstawiciele parsy, społeczeństwa, władz, wojska, policji i organizacji lotniczych na Śląsku.

Sprawozdanie wygłoszone na konferencji obejmowało zarys rozbudowy lotniska od r. 1925. Wynika z niego, że przy doprowadzeniu lotniska do obecnego stanu zużyto dużo nakładu pracy i funduszów. Od roku 1929 położono specjalny nacisk na splantowanie lotniska, osuszenie i urządzenie wolnych przelotów w sześciu kierunkach dla ułatwienia startu, lądowania i powiększenia stopnia bezpieczeństwa lotów. Do roku 1930 przesunięto 83.000 m^3. ziemi, (pozostaje jeszcze do zupełnego splantowania 80.000 m^3.), zdrenowano racjonalnie 8 ha, (pozostaje do zdrenowania 54 ha). Wolne przeloty już są wykonane. Roboty prowadzi się pod fachowem kierownictwem Wydziału Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji. Nadto wykonano bite drogi wypadowe dla ułatwienia startu wielkim samolotom komunikacyjnym, urządzono stację meteorologiczną, stację radjową nadawczo-odbiorczą, szereg mniejszych prac, prace konserwacyjne budynku administracyjnego i hangaru.

Z programu prac na rok 1931 wymienić należy budowę dużej radjostacji o zasięgu 5000 km. przeznaczonej wyłącznie dla komunikacji powietrznej w związku z projektowaną linją lotniczą idącą przez Katowice a łączącą kraje Europy z krajami południowemi. Nadto projektuje się oświetlania ostrzegawcze i przygotowanie lotniska dla nowych lotów, dalej rozbudowę hangaru w związku z wzmożeniem się ruchu pasażerskiego i rozwojem lotnictwa turystyczno-sportowego. Również przygotowuje się plany rozszerzenia lotniska.

Na konferencji poruszono również projekty budowy lądowisk w Bielsku, Tarn.-Górach, Lublińcu, Rybniku, Cieszynie i Tychach; wspomniano o kursie lotniczym, mającym na celu przygotowanie kadr młodych lotników.

Ze sprawozdania wynika, że Śląski Komitet Wojewódzki nie szczędzi pracy i trudów, aby stworzyć lotnisko pod każdym względem wzorowe. Szczególnie podkreślono ofiarność społeczeństwa Śląskiego i członków Ligi, gdyż tylko ze składek i darów udało się dokonać tak wielkiego dzieła.

Konferencję zakończono apelem do społeczeństwa i prasy, aby mimo trudnego położenia gospodarczego w dalszym ciągu okazały swą pomoc w pracach tak ważnych dla obrony kraju.

KOMITET WOJ. ZAGŁ. DĄBROWSK.

Kurs III. kat. W Sosnowcu zakończył się 2 stycznia i świadectwa instr. otrzymało 32 kandydatów.

Kurs II. kat. W Będznie zakończył się w dniu 22 lutego i świadectwa z ukończenia kursu otrzymało 32 osób. Słuchacze rekrutowali się ze sfer nauczycielskich szk. powsz., duży procent absolwentów stanowili podoficerowie 23 pap. stacjonowanego w Będzinie. Świadectwa z ukończenia kursu wręczył słuchaczom starosta będziński p. Boxax w asystencji kdta pułku, przedstawicieli władz samorządowych i Komitetu Okr. L. O. P. P.

KOMITETY POWIATOWE

KOMITET POWIATOWY w GNIEŹNIE.

Z działalności Komitetu Pow. L.O.P.P. w Gnieźnie. W niedzielę dnia 1 marca br. odbyło się w Sali posiedzeń Sejmiku Powiatowego w Starostwie Zgromadzenie ogólne Komitetu L. O. P. P. w Gnieźnie przy udziale 40 osób z pośród delegatów Kół i zaproszonych gości.

Po zagajeniu przez prezesa Komitetu p. Starostę Słabego powołano na przewodniczącego zebrania p. prez. Kaprowicza, do pióra zaś stud. U. P. p. Kasprzyka. Szczegółowe sprawozdanie z całokształtu działalności Komitetu za rok 1930 zdał p. Starosta Słaby. Przedstawiwszy wyjątkowe trudne warunki pracy w ciągu ub. roku, zaznajomił następnie zebranych ze stanem organizacji Ligi, który naogół niewiele odbiega od stanu organizacji Ligi z roku 1929. A więc na terenie miasta i powiatu istnieje 29 Kół, zrzeszających blisko 2.500 członków. W ciągu ub. roku zorganizowano nowe Koło przy Składnicy Materjału Intendenckiego z ilością 24 członków oraz zreorganizowano Koło Obywatelskie m. Witkowa z ilością około 50 członków. Podkreślić należy, że do nowozorganizowanego Koła przy Skład. Mat. Inten. zgłosili swoje przystąpienie nietylko wszyscy urzędnicy, lecz również robotnicy.

Stan posiadania Ligi na terenie miasta i powiatu w stosunku do liczby ludności coprawda się nie powiększył, jednakowoż zarząd żywi nadzieję, że przy wzmożonej propagandzie oraz współpracy członów zarządu uda się w przyszłości niedomaganie to usunąć. Akcja ta jest konieczna przedewszystkiem na terenie samego miasta, gdzie liczba członków Koła Obywatelskiego wykazuje w ostatnim roku stały, choć nieznaczny spadek.

Najważniejszym jednak ośrodkiem propagandy L. O. P. P. jest szkoła, która przez nauczycielstwo wychowuje szeregi młodych zwolenników Ligi, za co p. p. wychowawcom należy się szczere uznanie i podziękowanie. Zarząd za pośrednictwem p. inspektora Kuszy rozesłał do wszystkich szkół w powiecie komplety broszur i tablic, które, wypożyczone przez dzieci z bibljotek szkolnych, dojdą do rąk jaknajszerszych warstw ludności i przez to spełnią swe zadanie propagandowe.

Z ważniejszych prac, które zarząd wykonał w ciągu ub. r. wymienić należy urządzenie kursów ogólno-informacyjnych obrony przeciwgazowej w Witkowie (138 słuchaczy) i w Mogilnie, kurs O. P. G. III stopnia w Gnieźnie, który rozpoczął się w bież. miesiącu, zorganizowanie Tygodnia L. O. P. P. oraz trzeciego kursu modelarstwa lotniczego, w którym brało udział około 20 uczestników, 9 z pośród nich uczestniczyło w konkursie wojewódzkim w Inowrocławiu, zdobywając między innemi I-szą nagrodę, a najlepszy z modeli zakupił komitet miejski w Inowrocławiu dla swej stałej wystawy. Ten chlubny wynik zawdzięcza się przedewszystkiem pracy niestrudzonego instruktora modelarstwa p. nauczyciela Ogórkiewicza.

Skarbnik p. Wieczorek przedstawił sprawozdanie ze stanu kasy, z którego wynika, że dochód wynosił w 1930 r. 10.888,70 zł. rozchód zaś 10.790,80 zł. tak że na rok bież. przechodzi 97,90 zł. Na dochód złożyły się w głównej mierze składki (5.500,— zł.), Tydzień L. O. P. P. (2.500— zł.). Na rozchód zaś głównie przekazana Komitetowi Wojewódzkiemu suma 9.500,— zł.

Po udzieleniu pokwitowania ustępującemu zarządowi, dokonano wyboru nowego, do którego weszli: p. p. Starosta Słaby — prezes, Prez. Barciszewski i prez. Kasprowicz — wice-prezesi, sekretarz skarbowy Kupczyk — sekretarz. dyr. Jenek — skarbnik, oraz ławnicy p. p. insp. Kusza, prof. Staniszewski, i stud. U. P. Roehr.

Do Komisji rewizyjnej wybrano p. p. dyr. Perkowskiego, dyr. Guttmanna i kontr. Wieczorka, zaś do Komisji Gazowej p. p. maj. Dr. Jawińskiego, maj. Piwowara, asesora Stachowskiego, kontr. Karaśkiewicza, por. Szymaniaka i Siniećkiego. Na delegatów na Walne Zgromadzenie Komitetu Wojewódzkiego powołano p. Starostę Słabego i p. inspektora Kuszę, a na zastępców p. por. Filleborna i p. Kupczyka. Następnie uchwalono budżet na rok 1931/32, zamykający się w dochodach i rozchodach sumą 15 550,— zł., oraz program prac, który obejmuje: urządzenie pokazu w czasie targów końskich, dalej kursów informacyjnych obrony przeciwgazowej w łonie poszczególnych kół, zorganizowanie Kół na terenie Kłecka Czerniejewa i Powidza, przygotowanie siódmego Tygodnia Lotniczego oraz urządzenie kursu modelarstwa lotniczego.

W dyskusji nad programem prac zabrał głos p. p. Filleborn proponując urządzenie w czasie tyg. L. O. P. P. pokazu walki i obrony przeciwlotniczej i przeciwgazowej, dalej zorganizowanie kursu obserwatorów przeciwlotniczych i opracowanie obrony przeciwlotniczej miasta, które to propozycje rozpatrzy zarząd.

Na tem wyczerpał się porządek obrad i p. prez. Kasprowicz zebranie solwował.

KOMITET POW. w ŁUCKU

Zakończenie kursu O. P. G w Łucku. W dniu 15 marca rb. odbyło się uroczyste zakończenie kursu Obrony Przeciwgazowej, zorganizowanego przez Komitet Powiatowy L.O.P.P., dla pracowników więzienia karno-śledczego w Łucku (Wołyń).

Po rozdaniu świadectw nastąpiła wspólna fotografja, przy udziale Inspektora Min. Sprawiedliwości, naczelnika więzienia, Inspektora Wojew. O. P. G., wykładowców i zaproszonych gości."

KOŁA L. O. P. P.

Piątkowe posiedzenie koła miejscowego L O. P. P. w Świętochłowicach zagaił prezes p. Sładek; powitał przedstawicieli władz, przemysłu i t. d. jak p. Starostę Szalińskiego w osobie sekr. kom. pow. L.O.P.P. asesora p. Kalickiego, p. Nadradcy Buzka w osobie p. inżyniera Czernera, p. Naczelnika gminy Polaka w osobie p. dyr. Donnerstaga, jak również wszystkich pp. członków rekrutujących się z wszystkich warst począwszy od górnika.

Podał do wiadomości zgon długoletniego członka górnika śp. K. Miksy którego pamięć uczczono powstaniem z miejsc. Po odczytaniu protokółu z ostatniego walnego zebrania dodał, że praca w nowym roku ruszyła raźno naprzód, czego dowodem jest 65 nowych członków. Dziękował pp. inż. Czernerowi i st. insp. gm. Twardowi za inicjatywę przy zjednywaniu nowych członków i prosił wszystkich obecnych nie ustawać w pracy ale pomagać kołu we wszystkich jego poczynaniach.

Następnie wygłosił ref. kom. wojew. L.O.P.P. p. Bytomski wykład z obrazami świetlnemi na temat historji lotnictwa, jego początków a skończywszy na ostatnich zdobyczach techniki lotniczej. Dziękując p. prelegentowi za wygłoszony wykład oraz wszystkim członkom za przybycie, zakończył p. prezes posiedzenie hasłem „Cześć Ojczyźnie"

Zapisujcie się na członków L. O. P. P.

Zakł. Graf. „Drukarnia Bankowa", Warszawa, Moniuszki 11.